ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 179**

20 Σεπτεμβρίου 2012

ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ ΑΡΙΘΜ. 4078

Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, η οποία υιοθετήθηκε στη Γενεύη την 23η Φεβρουαρίου 2006 από τη Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας κατά την 94η σύνοδό της, με τα συνημμένα σε αυτή Παραρτήματα, των οποίων το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα, έχει ως εξής:

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions, in particular:

– the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);

– the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);

– the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);

– the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);

– the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);

– the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);

– the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);

– the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention, 2006.

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:

(a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

(b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;

(c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);

(d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;

(e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;

(f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;

(g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;

(h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;

(i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

(j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibiities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:
(a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;
(b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;
(c) the effective abolition of child labour; and
(d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

(a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and

(b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS ORGANIZATIONS

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

ENTRY INTO FORCE

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

DENUNCIATION

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date onwhich it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

EFFECT OF ENTRY INTO FORCE

Article X

This Convention revises the following Conventions:

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)

Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)

Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)

Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)

Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)

Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)

Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)

Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)

Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)

Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)

Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)

Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)

Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)

Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)

Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)

Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)

Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)

Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)

Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)

Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)

Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)

Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)

Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)

Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)

Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)

Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)

Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)

Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)

Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)

Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)

Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)

Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)

Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

DEPOSITARY FUNCTIONS

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.

2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.

2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.

3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.

4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

AMENDMENT OF THIS CONVENTION

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

AMENDMENTS TO THE CODE

Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.

2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

(a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and
(b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and
(c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as "the ratifying Members". The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified

the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11.
However:
(a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and
(b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:
(a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:
    (i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or
    (ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and
(b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

AUTHORITATIVE LANGUAGES

Article XVI

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

THE REGULATIONS AND THE CODE

TITLE 1. MINIMUM REQUIREMENTS FOR SEAFARERS TO WORK ON A SHIP

Regulation 1.1 – Minimum age

Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.

2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.

3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.

2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, "night" shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.

3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:

(a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or

(b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.

4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline B1.1 – Minimum age

1. When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Regulation 1.2 – Medical certificate

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.

2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2 – Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.

5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

(a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and

(b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

(a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;

(b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

(a) the period of such permission does not exceed three months; and

(b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

10. The medical certificates for seafers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/WHO *Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers*, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

Regulation 1.3 – Training and qualifications

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.

2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.

3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

(a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;

(b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;

(c) The Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and

(d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:

(a) revent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or

(b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

(a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;

(b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

(c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:

(i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;

(ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;

(iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;

(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;

(v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;

(vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

(a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;

(b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;

(c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;

(d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;

(e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;

(f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;

(g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and

(h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

(a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;

(b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:

   (i) the seafarers' qualifications;

(ii) record of employment;
(iii) personal data relevant to employment; and
(iv) medical data relevant to employment;

(c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;

(d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;

(e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;

(f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;

(g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;

(h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;

(i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;

(j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and

(k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:

(a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;

(b) the exchange of information on maritime labour legislation;

(c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;

(d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and

(e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

2. Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

3. To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:

(a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;

(b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;

(c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;

(d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and

(e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.

2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):

(a) a copy of a standard form of the agreement; and

(b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

4. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars:

(a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
(b) the shipowner's name and address;
(c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;
(d) the capacity in which the seafarer is to be employed;
(e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;
(f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;
(g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:
 (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;
 (ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and
 (iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;
(h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;
(i) the seafarer's entitlement to repatriation;
(j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and
(k) any other particulars which national law may require.

5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

Guideline B2.1 – Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

1. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard A2.2 – Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

(a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and

(b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers' wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

Guideline B2.2 – Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

(a) *able seafarer* means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;

(b) *basic pay or wages* means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;

(c) *consolidated wage* means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

(d) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;

(e) *overtime* means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

(a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;

(b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;

(c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and

(d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

(a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;

(b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;

(c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and

(d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

(a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;

(b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;

(c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;

(d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;
(e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;
(f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;
(g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;
(h) deduction from remuneration should be permitted only if:
(i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and
(ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;
(i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;
(j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;
(k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and
(l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:
(a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
(b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:
(a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
(b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.

2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

Standard A2.3 – Hours of work and hours of rest

1. For the purpose of this Standard, the term:

(a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;

(b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

(a) maximum hours of work shall not exceed:

(i) 14 hours in any 24-hour period; and

(ii) 72 hours in any seven-day period;

or

(b) minimum hours of rest shall not be less than:

(i) ten hours in any 24-hour period; and

(ii) 77 hours in any seven-day period.

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:
(a) the schedule of service at sea and service in port; and
(b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate
period of rest.

Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

(a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;

(b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and

(c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

(a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shiftwork system; or

(b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.

4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and with the operational requirements of their positions.

Standard A2.4 – Entitlement to leave

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.

2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.

3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

Guideline B2.4 – Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.

2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

(a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;

(b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;

(c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and

(d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.

2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard A2.5 – Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

(a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;

(b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
(i) by the shipowner; or
(ii) by the seafarer for justified reasons; and also

(c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

(a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;

(b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and

(c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

(a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;

(b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;

(c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriate on to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

(a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;

(b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):

(i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;

(ii) in the event of shipwreck;

(iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;

(iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and

(v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors

affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

(a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;

(b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;

(c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;

(d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and

(e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

(a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;

(b) the place stipulated by collective agreement;

(c) the seafarer's country of residence; or

(d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

(a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:

(i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or

(ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or

(iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

(b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefore, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation 2.7 – Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard A2.7 – Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard A2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline B2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

(a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or

(b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or

(c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of contruction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

(a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and

(b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

(a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and

(b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

(a) a ship is registered or re-registered; or

(b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:

(a) the size of rooms and other accommodation spaces;

(b) heating and ventilation;

(c) noise and vibration and other ambient factors;

(d) sanitary facilities;

(e) lighting; and

(f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:

(a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:
(i) is reasonable; and
(ii) will not result in discomfort to the seafarers;

(b) the accommodation shall be adequately insulated;

(c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the "SOLAS Convention"), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

(d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO *Code of Safety for Special Purpose Ships*, 1983, and subsequent versions (hereinafter called "special purpose ships"), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;

(e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;

(f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;

(g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and

(h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and onboard living environment for seafarers.

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

(a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;

(b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;

(c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and

(d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

(a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;

(c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;

(d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;

(e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;

(f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:
(i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
(ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
(iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;

(h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;

(i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:
(i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
(ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
(iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;

(j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;

(k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:
(i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
(ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
(iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;

(m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker

shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;

(o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

(a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and

(b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

(a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;

(b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;

(d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;

(e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and

(f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:
(a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and
(b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, nontoxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:
(a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and
(b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.

2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.

3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.

3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private

bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.

5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.

6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

(a) master and officers; and

(b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:
(a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity
(b) facilities for hot beverages; and
(c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:
(a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
(b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;
(c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;
(d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and
(e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:
(a) washing machines;
(b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and
(c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:
(a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
(b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:
(a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;
(b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and
(c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:
(a) a smoking room;
(b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
(c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
(d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
(e) where possible, facilities for swimming;
(f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
(g) facilities for recreational handicrafts;
(h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;
(i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and

(j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

Regulation 3.2 – Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard A3.2 – Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

(a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;

(b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and

(c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

(a) supplies of food and drinking water;

(b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and

(c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline B3.2 – Food and catering

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

(a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;

(b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

TITLE 4. HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE AND SOCIAL SECURITY PROTECTION

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

(a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;

(b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;

(c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;

(d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and

(e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

(a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;

(b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships

shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;

(c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and

(d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

(a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

(b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the *International Medical Guide for Ships*, the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the *Document for Guidance – An International Maritime Training Guide*, and the medical section of the *International Code of Signals* as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not

exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the *International Medical Guide for Ships*, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the *International Code of Signals* so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 – Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:
(a) outpatient treatment for sickness and injury;
(b) hospitalization when necessary; and
(c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

(a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;
(b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
(c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
(d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
(e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
(f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
(g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
(i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
(ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
(h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;
(i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;
(j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
(k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or

death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

(a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;

(b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;

(c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and

(d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

(a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and

(b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

(a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;

(b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and

(c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

(a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;

(b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;

(c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of

processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and

(d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:

(a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;

(b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;

(c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and

(d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

(a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;

(b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and

(c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled *Accident prevention on board ship at sea and in port*, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

(a) general and basic provisions;
(b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
(c) machinery;
(d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
(e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
(f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
(g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
(h) special safety measures on and below deck;
(i) loading and unloading equipment;
(j) fire prevention and fire-fighting;
(k) anchors, chains and lines;
(l) dangerous cargo and ballast;
(m) personal protective equipment for seafarers;
(n) work in enclosed spaces;
(o) physical and mental effects of fatigue;
(p) the effects of drug and alcohol dependency;
(q) HIV/AIDS protection and prevention; and
(r) emergency and accident response.

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the nondangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

(a) emergency and accident response;
(b) the effects of drug and alcohol dependency; and

(c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

(a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;

(b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and

(c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

(a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;

(b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and

(c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

(a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;

(b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;

(c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;

(d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;

(e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and

(f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

(a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;

(b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;

(c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and

(d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

(a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;

(b) display of posters on board ships;

(c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and

(d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

(a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
(b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
(c) exposure to harmful noise and vibration levels;
(d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
(e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
(f) rigging;
(g) work aloft or on deck in heavy weather;
(h) nightwatch duties;
(i) servicing of electrical equipment;
(j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
(k) the cleaning of catering machinery; and
(l) the handling or taking charge of ships' boats.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

(a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
(b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;

(c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
(d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
(e) collaboration in the production and use of training aids; and
(f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline B4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:
(a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and
(b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

(a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;
(b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
(c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
(d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

(a) public authorities;
(b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
(c) voluntary organizations.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

(a) meeting and recreation rooms as required;
(b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
(c) educational facilities; and
(d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

(a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and

(b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of shipowners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

(a) grants from public funds;

(b) levies or other special dues from shipping sources;

(c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and

(d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:
(a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and
(b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

Regulation 4.5 – Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarerswith access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

Standard A4.5 – Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on shipowners' liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such

measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

(a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;

(b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;

(c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and

(d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

(a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and

(b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

(a) has adequate technical, managerial and support staff;
(b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
(c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
(d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

(a) scope of application;
(b) purpose;
(c) general conditions;
(d) the execution of functions under authorization;
(e) legal basis of the functions under authorization;
(f) reporting to the competent authority;
(g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
(h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:

(a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
(b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country. For the purpose of this Regulation, "international voyage" means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance

referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

(a) to new ships on delivery;

(b) when a ship changes flag; or

(c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

(a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;

(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;

(c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and

(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

(a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall: (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and

(b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement. The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and

regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

(a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
(b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
(c) when a ship changes flag;
(d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
(e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the *International Safety Management (ISM) Code* or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in

technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in

the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

(a) to board a ship that flies the Member's flag;

(b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and

(c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties.
In particular, inspectors shall:

(a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and

(b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

(a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
(b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

(a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
(b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

(a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
(b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
(c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:

(a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;

(b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;

(c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;

(d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;

(e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;

(f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;

(g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and

(h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

(a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;

(b) details of the organization of the system of inspection;

(c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;

(d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;

(e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and

(f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

(a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and

(b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:

(a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;

(b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;

(c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;

(d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;

(e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;

(f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and

(g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4

of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

(a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or

(b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or

(c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or

(d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or,

generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

(a) notify a representative of the flag State;

(b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

(a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or

(b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port

State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

APPENDIX A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate
(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by ....
(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Port of registry ....

Date of registry ....

Gross tonnage[1] ....

IMO number ....

Type of ship ....

Name and address of the shipowner[2]..

....

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until .... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

---

[1] For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

[2] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

at .... on .... is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was ....
Issued at .... on ....

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:
(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....
Date ....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:
(if required)

Signed ....
(Signature of authorized official)
Place ....
Date ....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed ....
(Signature of authorized official)
Place ....
Date ....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed ....
(Signature of authorized official)
Place ....
Date ....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: .... *(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)
2. Medical certification (Regulation 1.2) ....
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) ....
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) ....
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) ....
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) ....
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) ....
8. Accommodation (Regulation 3.1) ....
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) ....
10. Food and catering (Regulation 3.2) ....
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) ....

12. On-board medical care (Regulation 4.1) ....

13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) ....

14. Payment of wages (Regulation 2.2) ....

Name: ....
Title: ....
Signature: ....
Place: ....
Date: ....
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

....

....

No equivalency has been granted.

Name: ....
Title: ....
Signature: ....
Place: ....
Date: ....
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

....

....

No exemption has been granted.

Name: ....
Title: ....
Signature: ....
Place: ....
Date: ....
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1) ☐

....

2. Medical certification (Regulation 1.2) ☐

....

3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) ☐

....

4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) ☐

....

5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) ☐

....

6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) ☐

....

7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) ☐

....

8. Accommodation (Regulation 3.1) ☐

....

9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) ☐

....

10. Food and catering (Regulation 3.2) ☐

....

11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) ☐

....

12. On-board medical care (Regulation 4.1) ☐

....

13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) ☐

....

14. Payment of wages (Regulation 2.2) ☐

....

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner[1]: ....
....
Company address: ....
....
Name of the authorized signatory: ....
....
Title: ....
Signature of the authorized signatory:
....
Date: ....

(Stamp or seal of the shipowner[1])

The above measures have been reviewed by (insert name of competent authority or duly recognized organization) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name: ....
Title: ....
Address: ....
....
....
Signature: ....
Place: ....
Date: ....
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

[1] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by ....
(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Port of registry ....

Date of registry ....

Gross tonnage[1] ....

IMO number ....

Type of ship ....

Name and address of the shipowner [2] ....

....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

(a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;

(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;

(c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and

(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

[1] For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

[2] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until .... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was ....

Issued at .... on ....
Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate ....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

APPENDIX A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX B5-I – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5
Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached
to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	**IMO number**	**Gross tonnage**
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> (strike out the statement which is not applicable);

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)
Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X; Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention. "Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".

2. Medical certification (Regulation 1.2)
Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

....

....

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1) ☒
   Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.

   The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf ("competent officer"), who records the date of such verification.

   Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer's signature under "received and read", and the date of signature, is kept by the competent officer.

2. Medical certification (Regulation 1.2) ☒
   The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.

   In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.

....

....

ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας,

Μετά τη σύγκλησή της στη Γενεύη από το Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας και αφού πραγματοποίησε την Ενενηκοστή τέταρτη Σύνοδό της στις 7 Φεβρουαρίου 2006, και

Επιθυμώντας να δημιουργήσει ένα ενιαίο, συνεκτικό όργανο που να ενσωματώνει, όσο το δυνατόν περισσότερο, όλα τα σύγχρονα πρότυπα των υφιστάμενων διεθνών Συμβάσεων και Συστάσεων ναυτικής εργασίας, καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που υπάρχουν σε άλλες διεθνείς Συμβάσεις εργασίας και συγκεκριμένα:

- στη Σύμβαση για την Αναγκαστική ή Υποχρεωτική Εργασία, 1930 (Νο. 29),
- στη Σύμβαση για την Συνδικαλιστική Ελευθερία και την Προστασία του Συνδικαλιστικού Δικαιώματος, 1948 (Νο. 87),
- στη Σύμβαση για την Εφαρμογή των Αρχών του Δικαιώματος Οργάνωσης και Συλλογικής Διαπραγμάτευσης, 1949 (Νο. 98),
- στη Σύμβαση για την Ισότητα της Αμοιβής, 1951 (Νο. 100),
- στη Σύμβαση για την Κατάργηση της Αναγκαστικής Εργασίας, 1957 (Νο. 105),
- στη Σύμβαση για την Διάκριση στην Απασχόληση και στο Επάγγελμα, 1958 (Νο. 111),
- στη Σύμβαση για το Κατώτατο Όριο Ηλικίας Εισόδου στην Απασχόληση, 1973 (Νο. 138),
- στη Σύμβαση για τις Χειρότερες Μορφές Παιδικής Εργασίας, 1999 (Νο. 182), και

Έχοντας επίγνωση της βασικής αποστολής της Οργάνωσης, που είναι η προαγωγή αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας, και

Μνημονεύοντας τη Διακήρυξη της Δ.Ο.Ε. για τις Θεμελιώδεις Αρχές και Δικαιώματα στην Εργασία, 1998, και

Έχοντας επίσης επίγνωση ότι οι ναυτικοί καλύπτονται από τις διατάξεις άλλων οργάνων της Δ.Ο.Ε. και έχουν άλλα δικαιώματα που θεσπίστηκαν ως θεμελιώδη δικαιώματα και ελευθερίες που ισχύουν για όλα τα πρόσωπα, και

Λαμβάνοντας υπόψη ότι, δεδομένης της παγκόσμιας φύσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι ναυτικοί χρειάζονται ιδιαίτερη προστασία, και

Έχοντας επίγνωση των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την ασφάλεια των ανθρώπων από έκνομες ενέργειες και την ποιοτική διαχείριση πλοίων, που περιέχονται στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, 1974, όπως τροποποιήθηκε, τη Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, 1972, όπως τροποποιήθηκε, και τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ικανότητας των ναυτικών που περιλαμβάνονται στη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, 1978, όπως τροποποιήθηκε, και

Μνημονεύοντας ότι η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, παραθέτει ένα γενικό νομικό πλαίσιο εντός του οποίου πρέπει να διενεργούνται όλες οι δραστηριότητες στους ωκεανούς και τις θάλασσες και είναι στρατηγικής σημασίας ως βάση για εθνική, περιφερειακή και παγκόσμια δράση και συνεργασία στο θαλάσσιο τομέα και ότι η ακεραιότητά της είναι αναγκαίο να διατηρηθεί, και

Μνημονεύοντας ότι το Άρθρο 94 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, θεσπίζει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Κράτους σημαίας, όσον αφορά, μεταξύ άλλων, στις συνθήκες εργασίας, τη στελέχωση και τα κοινωνικά θέματα επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, και

Μνημονεύοντας την παράγραφο 8 του Άρθρου 19 του Καταστατικού της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, που προβλέπει ότι σε καμία περίπτωση η υιοθέτηση οποιασδήποτε Σύμβασης ή Σύστασης από τη Συνδιάσκεψη ή η επικύρωση οποιασδήποτε Σύμβασης από οποιοδήποτε Μέλος δεν θεωρείται ότι επηρεάζει οποιονδήποτε νόμο, απόφαση, έθιμο ή συμφωνία, που διασφαλίζει ευνοϊκότερες συνθήκες στους εργαζομένους που αφορά σε σχέση με αυτές που προβλέπονται στη Σύμβαση ή τη Σύσταση, και

Αποφασισμένη ότι το παρόν νέο όργανο θα πρέπει να σχεδιαστεί με τρόπο ώστε να εξασφαλίζει την ευρύτερη δυνατή αποδοχή μεταξύ των κυβερνήσεων, των πλοιοκτητών και των ναυτικών, που δεσμευόμενοι από τις αρχές της αξιοπρεπούς εργασίας, ότι θα πρέπει να επικαιροποιείται άμεσα και να επιδέχεται αποτελεσματικής υλοποίησης και επιβολής , και

Έχοντας αποφασίσει την υιοθέτηση ορισμένων προτάσεων για την υλοποίηση ενός τέτοιου οργάνου, το οποίο αποτελεί το μοναδικό θέμα στην ημερήσια διάταξη της συνόδου, και

Έχοντας καθορίσει ότι οι εν λόγω προτάσεις θα λάβουν τη μορφή Διεθνούς Σύμβασης,

Υιοθετεί αυτήν την εικοστή τρίτη ημέρα του Φεβρουαρίου του έτους δύο χιλιάδες έξι την ακόλουθη Σύμβαση, η οποία μπορεί να μνημονεύεται ως η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Άρθρο I

1. Κάθε Μέλος που επικυρώνει την παρούσα Σύμβαση αναλαμβάνει να εφαρμόσει πλήρως τις διατάξεις της, κατά τον τρόπο που ορίζεται στο Άρθρο VI, ώστε να διασφαλίζει το δικαίωμα όλων των ναυτικών στην αξιοπρεπή απασχόληση.

2. Τα Μέλη πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους με σκοπό να εξασφαλίζουν την αποτελεσματική υλοποίηση και εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης.

ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο II

1. Για τον σκοπό της παρούσας Σύμβασης και εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε συγκεκριμένες διατάξεις, ο όρος:

(α) *αρμόδια αρχή* σημαίνει τον υπουργό, την κυβερνητική υπηρεσία ή άλλη αρχή που έχει αρμοδιότητα να εκδίδει και να επιβάλει κανονισμούς, εντολές ή άλλες οδηγίες που έχουν την ισχύ νόμου σε σχέση με το αντικείμενο του θέματος της αντίστοιχης διάταξης,

(β) *δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας* σημαίνει τη δήλωση που αναφέρεται στον Κανονισμό 5.1.3,

(γ) *ολική χωρητικότητα* σημαίνει την ολική χωρητικότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς περί καταμέτρησης χωρητικότητας που περιέχονται στο Παράρτημα Ι της Διεθνούς Σύμβασης για τη Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων, 1969, ή οποιασδήποτε άλλης διαδοχικής Σύμβασης· για πλοία που καλύπτονται από το προσωρινό πρόγραμμα καταμέτρησης της χωρητικότητας που υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, η ολική χωρητικότητα είναι αυτή που περιλαμβάνεται στη στήλη ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969),

(δ) *πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας* σημαίνει το πιστοποιητικό που αναφέρεται στον Κανονισμό 5.1.3,

(ε) *απαιτήσεις της Σύμβασης* αναφέρεται στις απαιτήσεις των παρόντων Άρθρων και Κανονισμών και του Μέρους Α του Κώδικα της παρούσας Σύμβασης,

(στ) *ναυτικός* σημαίνει οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει προσληφθεί ή απασχολείται ή εργάζεται, με οποιαδήποτε ειδικότητα επί πλοίου στο οποίο έχει εφαρμογή η παρούσα Σύμβαση,

(ζ) *σύμβαση εργασίας ναυτικών* περιλαμβάνει τόσο την ατομική σύμβαση εργασίας όσο και τους όρους συμφωνίας,

(η) *υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών* σημαίνει οποιοδήποτε πρόσωπο, εταιρεία, ίδρυμα, πρακτορείο ή άλλο οργανισμό, του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, που ασχολείται με τη ναυτολόγηση ναυτικών εκ μέρους των πλοιοκτητών ή με την εύρεση εργασίας ναυτικών σε πλοιοκτήτες,

(θ) *πλοίο* σημαίνει οποιοδήποτε πλοίο εκτός αυτού που πλέει αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή ύδατα εντός ή πλησίον προαστιισμένων υδάτων ή περιοχών, όπου εφαρμόζονται κανονισμοί λιμένα,

(ι) *πλοιοκτήτης* σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το εάν κάποιος άλλος οργανισμός ή πρόσωπα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη,

2. Εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, η παρούσα Σύμβαση έχει εφαρμογή σε όλους τους ναυτικούς.

3. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν οποιεσδήποτε κατηγορίες προσώπων πρέπει να θεωρούνται ως ναυτικοί για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, το θέμα ρυθμίζεται από την αρμόδια αρχή σε κάθε Μέλος, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών.

4. Εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, ανεξάρτητα εάν είναι δημόσιας ή ιδιωτικής ιδιοκτησίας, τα οποία απασχολούνται τακτικώς σε εμπορικές δραστηριότητες, εκτός από τα πλοία που απασχολούνται με την αλιεία ή

παρόμοιες εργασίες και από τα πλοία παραδοσιακής κατασκευής, όπως τα «dhow» και τα «junks». Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία ή βοηθητικά του πολεμικού ναυτικού.

5. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν η παρούσα Σύμβαση ισχύει για ένα πλοίο ή για συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων, το θέμα ρυθμίζεται από την αρμόδια αρχή σε κάθε Μέλος, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών.

6. Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή αποφασίσει ότι δεν είναι λογικό ή πρακτικό, κατά τον παρόντα χρόνο, να εφαρμόσει ορισμένες λεπτομέρειες του Κώδικα που αναφέρονται στο Άρθρο VI, παράγραφος 1, σε ένα πλοίο ή σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων που φέρουν τη σημαία του Μέλους, οι σχετικές διατάξεις του Κώδικα δεν εφαρμόζονται στο βαθμό που το θέμα αντιμετωπίζεται διαφορετικά με εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή άλλα μέτρα. Μια τέτοια απόφαση, μπορεί να γίνει μόνο σε διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών και μπορεί να γίνει μόνο για πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 200 που δεν εκτελούν διεθνείς πλόες.

7. Οποιεσδήποτε αποφάσεις λαμβάνονται από ένα Μέλος υπό των παραγράφων 3 ή 5 ή 6 του παρόντος Άρθρου πρέπει να κοινοποιούνται στον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ο οποίος πρέπει να ενημερώσει τα Μέλη της Οργάνωσης.

8. Εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, αναφορά στη Σύμβαση αποτελεί παράλληλα αναφορά στους Κανονισμούς και στον Κώδικα.

ΘΕΜΕΛΙΩΔΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο III

Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει το ίδιο ότι οι διατάξεις των νόμων και των κανονισμών του σέβονται, στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, τα θεμελιώδη δικαιώματα για:

(α) ελευθερία του συνέρχεσθαι και αποτελεσματική αναγνώριση του δικαιώματος συλλογικής διαπραγμάτευσης,

(β) εξάλειψη όλων των μορφών αναγκαστικής ή υποχρεωτικής εργασίας,

(γ) αποτελεσματική κατάργηση της παιδικής εργασίας, και

(δ) εξάλειψη των διακρίσεων σε σχέση με την απασχόληση και την εργασία.

ΕΡΓΑΣΙΑΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άρθρο IV

1. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε έναν ασφαλή και προστατευμένο από έκνομες ενέργειες χώρο εργασίας που να συμμορφώνεται με πρότυπα ασφαλείας.

2. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε δίκαιους όρους απασχόλησης.

3. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου.

4. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα στην προστασία της υγείας, στην ιατρική περίθαλψη, σε μέτρα ευημερίας και σε άλλες μορφές κοινωνικής προστασίας.

5. Κάθε Μέλος πρέπει να διασφαλίζει, εντός των ορίων της δικαιοδοσίας του, ότι τα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών, που παρατίθενται στις προηγούμενες παραγράφους του παρόντος Άρθρου, πραγματώνονται πλήρως σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στη Σύμβαση, η εν λόγω πραγμάτωση μπορεί να επιτευχθεί μέσω εθνικών νόμων ή κανονισμών, μέσω συλλογικών συμβάσεων που εφαρμόζονται ή άλλων μέτρων ή κατά την πρακτική.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ

Άρθρο V

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εφαρμόσει και να επιβάλλει νόμους ή κανονισμούς ή άλλα μέτρα που έχει υιοθετήσει για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση όσον αφορά στα πλοία και στους ναυτικούς υπό τη δικαιοδοσία του.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του στα πλοία που φέρουν τη σημαία του μέσω της θέσπισης ενός συστήματος που να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβάνοντας τακτικές επιθεωρήσεις, αναφορές, παρακολούθηση και νομικές διαδικασίες υπό την ισχύουσα νομοθεσία.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που υψώνουν τη σημαία του φέρουν πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, όπως απαιτείται από την παρούσα Σύμβαση.

4. Πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση μπορεί, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, να επιθεωρηθεί από Μέλος άλλο από το Κράτος σημαίας, όταν το πλοίο βρίσκεται σε κάποιον από τους λιμένες του, για να προσδιορίσει εάν το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.

5. Κάθε Μέλος πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του επί των υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών, εάν αυτές είναι εγκατεστημένες στην επικράτειά του.

6. Κάθε Μέλος πρέπει να απαγορεύει παραβιάσεις των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης και πρέπει, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, να θεσπίσει κυρώσεις ή να απαιτήσει την υιοθέτηση διορθωτικών μέτρων με τη νομοθεσία του, που να είναι κατάλληλα ώστε να αποθαρρύνουν τέτοιες παραβιάσεις.

7. Κάθε Μέλος πρέπει να εφαρμόσει τις υποχρεώσεις του υπό την παρούσα Σύμβασης με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία οποιουδήποτε Κράτους που δεν έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση δεν λαμβάνουν ευνοϊκότερη μεταχείριση από τα πλοία που φέρουν σημαία οποιουδήποτε Κράτους που την έχει επικυρώσει.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΜΕΡΗ Α ΚΑΙ Β ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Άρθρο VI

1. Οι Κανονισμοί και οι διατάξεις του Μέρους Α του Κώδικα είναι υποχρεωτικοί. Οι διατάξεις του Μέρους Β του Κώδικα δεν είναι υποχρεωτικές.

2. Κάθε Μέλος αναλαμβάνει να σέβεται τα δικαιώματα και τις αρχές που παρατίθενται στους Κανονισμούς και να εφαρμόζει κάθε Κανονισμό με τον τρόπο που παρατίθεται στις αντίστοιχες διατάξεις του Μέρους Α του Κώδικα. Επίσης, τα Μέλη πρέπει να εξετάσουν δεόντως την εφαρμογή των υποχρεώσεών τους κατά τον τρόπο που προβλέπεται στο Μέρος Β του Κώδικα.

3. Μέλος που δεν είναι σε θέση να εφαρμόσει τα δικαιώματα και τις αρχές κατά τον τρόπο που παρατίθεται στο Μέρος Α του Κώδικα μπορεί, εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, να εφαρμόσει το Μέρος Α μέσω διατάξεων στους νόμους και τους κανονισμούς του ή μέσω άλλων μέτρων που είναι ουσιωδώς ισοδύναμες με τις διατάξεις του Μέρους Α.

4. Για τον αποκλειστικό σκοπό της παραγράφου 3 του παρόντος Άρθρου, οποιοσδήποτε νόμος, κανονισμός, συλλογική σύμβαση ή άλλο μέτρο εφαρμογής πρέπει να θεωρείται ουσιωδώς ισοδύναμο, στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, εάν το Μέλος βεβαιώνεται ότι:

(α) αυτό συντελεί στην πλήρη επίτευξη του γενικού αντικειμένου και σκοπού της εν λόγω διάταξης ή διατάξεων του Μέρους Α του Κώδικα, και

(β) αυτό επιτελεί τη εν λόγω διάταξη ή τις διατάξεις του Μέρους Α του Κώδικα.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άρθρο VII

Οποιαδήποτε παρέκκλιση, εξαίρεση ή άλλη ευέλικτη εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης, για την οποία η Σύμβαση απαιτεί διαβούλευση με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών μπορεί, σε περιπτώσεις που δεν υφίστανται αντιπροσωπευτικές οργανώσεις πλοιοκτητών ή ναυτικών σε κάποιο Μέλος, να αποφασίζεται μόνο από το εν λόγω Μέλος μέσω διαβούλευσης με την Επιτροπή που αναφέρεται στο Άρθρο XIII.

ΘΕΣΗ ΣΕ ΙΣΧΥ

Άρθρο VIII

1. Οι επίσημες επικυρώσεις της παρούσας Σύμβασης πρέπει να κοινοποιούνται στον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας για καταχώρηση.

2. Η παρούσα Σύμβαση είναι δεσμευτική μόνο για εκείνα τα Μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας των οποίων οι επικυρώσεις έχουν καταχωρηθεί από τον Γενικό Διευθυντή.

3. Η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα έχουν καταχωρηθεί επικυρώσεις από τουλάχιστον 30 Μέλη με συνολικό μερίδιο στην παγκόσμια ολική χωρητικότητα πλοίων τουλάχιστον 33 τοις εκατό.

4. Έπειτα, η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ για οποιοδήποτε Μέλος 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία έχει καταχωρηθεί η επικύρωσή του.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Άρθρο IX

1. Μέλος που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση μπορεί να την καταγγείλει μετά την πάροδο δέκα ετών από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε για πρώτη φορά σε ισχύ η Σύμβαση, με πράξη που κοινοποιείται στον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας για καταχώρηση. Εν λόγω καταγγελία θα τεθεί σε ισχύ ένα έτος μετά την ημερομηνία κατά την οποία καταχωρήθηκε.

2. Κάθε Μέλος που, εντός ενός έτους μετά την πάροδο της περιόδου των δέκα ετών που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου, δεν ασκήσει το δικαίωμα καταγγελίας που προβλέπεται στο παρόν Άρθρο, δεσμεύεται για μία ακόμη περίοδο δέκα ετών και, έπειτα μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση κατά την λήξη κάθε νέας περιόδου δέκα ετών υπό τους όρους που προβλέπονται στο παρόν Άρθρο.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΣΕ ΙΣΧΥ

Άρθρο X

Η παρούσα Σύμβαση αναθεωρεί τις ακόλουθες Συμβάσεις:

Σύμβαση για Ελάχιστο Όριο Ηλικίας (Θάλασσα), 1920 (Νο.7),

Σύμβαση για Αποζημίωση λόγω Ανεργίας (Ναυάγιο), 1920 (Νο.8),

Σύμβαση για Εύρεση Εργασίας σε Ναυτικούς, 1920 (Νο.9),

Σύμβαση για Ιατρική Εξέταση των Νέων (Θάλασσα), 1921 (Νο.16),

Σύμβαση για Σύμβαση Ναυτολόγησης Ναυτικών, 1926 (Νο.22),

Σύμβαση για Παλιννόστηση Ναυτικών, 1926 (Νο.23),

Σύμβαση για Πιστοποιητικά Ικανότητος Αξιωματικών, 1936 (Νο.53),

Σύμβαση για Άδεια μετ' Αποδοχών (Θάλασσα), 1936 (Νο.54),

Σύμβαση για Υποχρεώσεις Πλοιοκτητών (Ασθένεια - Τραυματισμός Ναυτικών), 1936 (Νο.55),

Σύμβαση για Ασφάλιση Ασθενείας (Θάλασσα), 1936 (Νο.56),

Σύμβαση για Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (Θάλασσα), 1936 (Νο.57),

Σύμβαση για Ελάχιστο Όριο Ηλικίας (Θάλασσα) (Αναθεωρημένη), 1936 (No.58),

Σύμβαση για Διατροφή και Τροφοδοσία Πληρωμάτων, 1946 (No.68),

Σύμβαση για Πιστοποιητικό Ικανότητος Ναυτομαγείρων, 1946 (No.69),

Σύμβαση για Κοινωνική Ασφάλεια (Ναυτικοί), 1946 (No.70),

Σύμβαση για Άδεια μετ' αποδοχών (Ναυτικοί), 1946 (No.72),

Σύμβαση για Ιατρική Εξέταση (Ναυτικοί), 1946 (No.73),

Σύμβαση για Πιστοποιητικά Ικανότητος Ναυτικών, 1946 (No.74),

Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων, 1946 (No.75),

Σύμβαση για Μισθούς, Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (Θάλασσα), 1946 (No.76),

Σύμβαση για Άδεια μετ' αποδοχών (Ναυτικοί) (Αναθεωρημένη), 1949 (No.91),

Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων (Αναθεωρημένη), 1949 (No.92),

Σύμβαση για Μισθούς, Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (Θάλασσα) (Αναθεωρημένη), 1949 (No.93),

Σύμβαση για Μισθούς, Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (Θάλασσα) (Αναθεωρημένη), 1958 (No.109),

Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων (Συμπληρωματικές Διατάξεις), 1970 (No.133),

Σύμβαση για Πρόληψη Ατυχημάτων (Ναυτικοί), 1970 (No.134),

Σύμβαση για Συνεχή Απασχόληση (Ναυτικοί), 1976 (No.145),

Σύμβαση για Ετήσια Άδεια μετ' αποδοχών των Ναυτικών, 1976 (No.146),

Σύμβαση για Εμπορική Ναυτιλία (Ελάχιστα Πρότυπα), 1976 (No.147),

Πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης για Εμπορική Ναυτιλία (Ελάχιστα Πρότυπα), 1976 (No.147),

Σύμβαση για Ευημερία των Ναυτικών, 1987 (No.163),

Σύμβαση για Προστασία της Υγείας και Ιατρική Περίθαλψη (Ναυτικοί), 1987 (No.164),

Σύμβαση για Κοινωνική Ασφάλεια (Ναυτικοί) (Αναθεωρημένη), 1987 (No.165),

Σύμβαση για Παλιννόστηση Ναυτικών (Αναθεωρημένη), 1987 (No.166),

Σύμβαση για Επιθεώρηση Εργασίας (Ναυτικοί), 1996 (No.178),

Σύμβαση για Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας Ναυτικών, 1996 (No.179),

Σύμβαση για Ώρες Εργασίας Ναυτικών και Στελέχωση Πλοίων, 1996 (No.180).

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑ

Άρθρο XI

1. Ο Γενικός Διευθυντής του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας πρέπει να γνωστοποιεί σε όλα τα Μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας σχετικά με την καταχώρηση όλων των επικυρώσεων, αποδοχών και καταγγελιών υπό την παρούσα Σύμβαση.

2. Όταν εκπληρωθούν οι προϋποθέσεις που προβλέπει η παράγραφος 3 του Άρθρου VIII, ο Γενικός Διευθυντής πρέπει να εφιστήσει την προσοχή των Μελών της Οργάνωσης στην ημερομηνία που η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ.

Άρθρο XII

Ο Γενικός Διευθυντής του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας πρέπει να διαβιβάσει στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών για καταχώρηση, σύμφωνα με το Άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών πλήρη στοιχεία όλων των επικυρώσεων, αποδοχών και καταγγελιών που καταχωρήθηκαν υπό την παρούσα Σύμβαση.

ΕΙΔΙΚΗ ΤΡΙΜΕΡΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Άρθρο XIII

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας πρέπει να διατηρεί τη λειτουργία της παρούσας Σύμβασης υπό συνεχή επανεξέταση μέσω μιας επιτροπής θεσπισμένης από αυτό με ειδική αρμοδιότητα στον τομέα των προτύπων ναυτικής εργασίας.

2. Για θέματα που αντιμετωπίζονται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, η Επιτροπή θα αποτελείται από δύο εκπροσώπους που ορίζονται από τη Κυβέρνηση κάθε Μέλους που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση, και τους εκπροσώπους των Πλοιοκτητών και των Ναυτικών που ορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο ύστερα από διαβούλευση με τη Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή.

3. Οι εκπρόσωποι των Κυβερνήσεων των Μελών που δεν έχουν επικυρώσει ακόμα την παρούσα Σύμβαση μπορούν να συμμετέχουν στην Επιτροπή, αλλά δεν θα έχουν κανένα δικαίωμα ψήφου για οποιοδήποτε θέμα αντιμετωπίζεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να καλεί άλλους οργανισμούς ή οντότητες που θα εκπροσωπούνται στην Επιτροπή από παρατηρητές.

4. Οι ψήφοι κάθε εκπροσώπου Πλοιοκτητών και Ναυτικών στην Επιτροπή θα σταθμίζονται ώστε να εξασφαλιστεί ότι τόσο η ομάδα των Πλοιοκτητών όσο και η ομάδα των Ναυτικών θα έχουν τη μισή δύναμη ψήφου από το συνολικό αριθμό Κυβερνήσεων που εκπροσωπούνται στην εν λόγω συνάντηση και έχουν δικαίωμα ψήφου.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο XIV

1. Τροποποιήσεις οποιασδήποτε από τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης μπορεί να υιοθετηθούν από τη Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, στο πλαίσιο του Άρθρου 19 του Καταστατικού της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και των κανόνων και διαδικασιών της Οργάνωσης για την υιοθέτηση Συμβάσεων. Τροποποιήσεις στον Κώδικα μπορεί επίσης να υιοθετούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες του Άρθρου XV.

2. Στην περίπτωση Μελών των οποίων οι επικυρώσεις της παρούσας Σύμβασης καταχωρήθηκαν πριν από την υιοθέτηση της τροποποίησης, το κείμενο της τροποποίησης θα τους διαβιβάζεται για επικύρωση.

3. Στην περίπτωση άλλων Μελών της Οργάνωσης, το κείμενο της Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε θα τους διαβιβάζεται για επικύρωση σύμφωνα με το Άρθρο 19 του Καταστατικού.

4. Μια τροποποίηση θα θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή κατά την ημερομηνία που θα έχουν καταχωρηθεί επικυρώσεις της τροποποίησης ή της Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε, ανάλογα με την περίπτωση, από τουλάχιστον 30 Μέλη με συνολικό μερίδιο στην παγκόσμια ολική χωρητικότητα πλοίων τουλάχιστον 33 τοις εκατό.

5. Τροποποίηση που υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του Άρθρου 19 του Καταστατικού είναι δεσμευτική μόνο για εκείνα τα Μέλη της Οργάνωσης των οποίων οι επικυρώσεις έχουν κατοχυρωθεί από τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας.

6. Για οποιοδήποτε Μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Άρθρου, η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία αποδοχής που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου ή 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία καταχωρήθηκε η επικύρωση της τροποποίησης, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη της άλλης.

7. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 9 του παρόντος Άρθρου, για τα Μέλη που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος Άρθρου, η Σύμβαση όπως τροποποιήθηκε θα τίθεται σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία αποδοχής που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου ή 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία καταχωρήθηκαν οι επικυρώσεις της Σύμβασης, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη της άλλης.

8. Για τα Μέλη εκείνα των οποίων η επικύρωση της παρούσας Σύμβασης καταχωρήθηκε πριν από την υιοθέτηση της τροποποίησης αλλά που δεν έχουν κυρώσει τη τροποποίηση, η παρούσα Σύμβαση θα παραμένει σε ισχύ χωρίς την εν λόγω τροποποίηση.

9. Οποιοδήποτε Μέλος του οποίου η επικύρωση της παρούσας Σύμβασης καταχωρείται μετά την υιοθέτηση της τροποποίησης αλλά πριν την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου μπορεί, σε δήλωση που θα συνοδεύει το όργανο της επικύρωσης, να προσδιορίσει ότι η επικύρωση του αναφέρεται στη Σύμβαση χωρίς την εν λόγω τροποποίηση. Σε περίπτωση επικύρωσης με τέτοια δήλωση, η Σύμβαση θα τίθεται σε ισχύ για το ενδιαφερόμενο Μέλος 12 μήνες μετά την ημερομηνία που η επικύρωση καταχωρήθηκε. Όταν το όργανο της επικύρωσης δεν συνοδεύεται από μια τέτοια δήλωση ή όταν η επικύρωση καταχωρείται κατά ή μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 4, η Σύμβαση θα τίθεται σε ισχύ για το ενδιαφερόμενο Μέλος 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία καταχωρήθηκε η επικύρωση και, από τη θέση της σε ισχύ σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος Άρθρου, η τροποποίηση θα είναι δεσμευτική για το εν λόγω Μέλος εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την τροποποίηση.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Άρθρο XV

1. Ο Κώδικας μπορεί να τροποποιείται είτε με τη διαδικασία που ορίζεται στο Άρθρο XIV ή, εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το παρόν Άρθρο.

2. Τροποποίηση του Κώδικα μπορεί να προταθεί στον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας από την κυβέρνηση οποιουδήποτε Μέλους της Οργάνωσης ή από την ομάδα εκπροσώπων των Πλοιοκτητών ή από την ομάδα εκπροσώπων των Ναυτικών που έχουν οριστεί στην Επιτροπή που αναφέρεται στο Άρθρο XIII. Τροποποίηση που προτείνεται από κυβέρνηση πρέπει να έχει προταθεί από ή να έχει υποστηριχθεί από τουλάχιστον πέντε κυβερνήσεις Μελών που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση ή από την ομάδα εκπροσώπων των Πλοιοκτητών ή των Ναυτικών που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο.

3. Έχοντας επιβεβαιώσει ότι η πρόταση τροποποίησης πληροί τις προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του παρόντος Άρθρου, ο Γενικός Διευθυντής πρέπει αμελλητί να διαβιβάσει την πρόταση συνοδευόμενη από οποιαδήποτε σχόλια ή προτάσεις που θεωρούνται κατάλληλες, σε όλα τα Μέλη της Οργάνωσης, προσκαλώντας τα να διαβιβάσουν τις παρατηρήσεις ή τις προτάσεις τους σχετικά με την πρόταση εντός περιόδου έξι μηνών ή εντός άλλης περιόδου (που δεν θα είναι μικρότερη από τρεις μήνες ή μεγαλύτερη από εννέα μήνες) καθοριζομένης από το Διοικητικό Συμβούλιο.

4. Κατά το τέλος της περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Άρθρου, η πρόταση, συνοδευόμενη από περίληψη οποιωνδήποτε παρατηρήσεων ή προτάσεων που έγιναν υπό την εν λόγω παράγραφο, θα διαβιβάζεται στην Επιτροπή για εξέταση σε συνάντηση. Μια τροποποίηση πρέπει να θεωρείται ότι υιοθετήθηκε από την Επιτροπή εάν:

(α) τουλάχιστον οι μισές κυβερνήσεις των Μελών που έχουν επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση εκπροσωπούνται στη συνάντηση στην οποία εξετάζεται η πρόταση, και

(β) πλειοψηφία τουλάχιστον δύο τρίτων των μελών της Επιτροπής ψηφίσουν υπέρ της τροποποίησης, και

(γ) η εν λόγω πλειοψηφία περιλαμβάνει τις θετικές ψήφους τουλάχιστον της μισής δύναμης ψήφου των κυβερνήσεων, της μισής δύναμης ψήφου των Πλοιοκτητών και της μισής δύναμης ψήφου των Ναυτικών των μελών της Επιτροπής που έχουν εγγραφεί στη συνάντηση όταν η πρόταση τίθεται σε ψηφοφορία.

5. Οι τροποποιήσεις που υιοθετούνται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου θα πρέπει να υποβάλλονται στην επόμενη σύνοδο της Συνδιάσκεψης για έγκριση. Η εν λόγω έγκριση απαιτεί πλειοψηφία δύο τρίτων των ψήφων που δόθηκαν από τους παρόντες αντιπροσώπους. Εάν μία τέτοια πλειοψηφία δεν αποκτηθεί, η προτεινόμενη τροποποίηση θα παραπέμπεται πίσω στην Επιτροπή για επανεξέταση, εάν η Επιτροπή το επιθυμεί.

6. Τροποποιήσεις που εγκρίνονται από τη Συνδιάσκεψη, θα γνωστοποιούνται από το Γενικό Διευθυντή σε κάθε ένα από τα Μέλη των οποίων οι επικυρώσεις της παρούσας Σύμβασης έχουν καταχωρηθεί πριν από την ημερομηνία της εν λόγω έγκρισης από τη Συνδιάσκεψη. Αυτά τα Μέλη αναφέρονται παρακάτω ως «Μέλη που επικύρωσαν». Η γνωστοποίηση πρέπει να περιέχει αναφορά στο παρόν Άρθρο και να ορίζει την περίοδο για την ανακοίνωση τυχόν επίσημης διαφωνίας. Η εν λόγω περίοδος πρέπει να είναι δύο έτη από την

ημερομηνία της γνωστοποίησης, εκτός εάν, κατά το χρόνο της έγκρισης, η Συνδιάσκεψη έχει ορίσει διαφορετική περίοδο, η οποία πρέπει να είναι περίοδος τουλάχιστον ενός έτους. Αντίγραφο της γνωστοποίησης θα πρέπει να διαβιβάζεται στα άλλα Μέλη της Οργάνωσης για ενημέρωσή τους.

7. Τροποποίηση που εγκρίθηκε από τη Συνδιάσκεψη πρέπει να θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή, εκτός εάν, μέχρι το τέλος της ορισθείσας περιόδου, έχουν ληφθεί από τον Γενικό Διευθυντή επίσημες δηλώσεις διαφωνίας από περισσότερα από το 40 τοις εκατό των Μελών που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση και που αντιπροσωπεύουν όχι λιγότερο από το 40 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας πλοίων των Μελών που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση.

8. Τροποποίηση που θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή θα τίθεται σε ισχύ έξι μήνες μετά το πέρας της ορισθείσας περιόδου για όλα τα «Μέλη που επικύρωσαν», εκτός από αυτά που είχαν εκφράσει επίσημα τη διαφωνία τους σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος Άρθρου και δεν έχουν αποσύρει την εν λόγω διαφωνία σύμφωνα με την παράγραφο 11.

Εντούτοις:

(α) πριν από το πέρας της ορισθείσας περιόδου, οποιοδήποτε «Μέλος που επικύρωσε» μπορεί να ενημερώσει τον Γενικό Διευθυντή ότι θα δεσμεύεται από την τροποποίηση μόνο μετά την επακόλουθη ρητή γνωστοποίηση της αποδοχής του, και

(β) πριν από την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της τροποποίησης, οποιοδήποτε «Μέλος που επικύρωσε» μπορεί να ενημερώσει τον Γενικό Διευθυντή ότι δεν θα εφαρμόσει την εν λόγω τροποποίηση για συγκεκριμένη περίοδο.

9. Τροποποίηση που υπόκειται στη γνωστοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 8(α) του παρόντος Άρθρου τίθεται σε ισχύ για το Μέλος που προέβη στην εν λόγω γνωστοποίηση έξι μήνες αφότου το Μέλος έχει ενημερώσει τον Γενικό Διευθυντή για την αποδοχή της τροποποίησης ή την ημερομηνία κατά την οποία η τροποποίηση τίθεται για πρώτη φορά σε ισχύ, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη της άλλης.

10. Η περίοδος που αναφέρεται στην παράγραφο 8(β) του παρόντος Άρθρου δεν πρέπει να υπερβαίνει το ένα έτος από την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ η τροποποίηση ή την οποιαδήποτε μεγαλύτερης διάρκειας περίοδο που καθορίσθηκε από τη Συνδιάσκεψη κατά το χρόνο έγκρισης της τροποποίησης.

11. Μέλος που έχει εκφράσει επίσημα ότι διαφωνεί με μια τροποποίηση μπορεί να αποσύρει τη διαφωνία του ανά πάσα στιγμή. Εάν η γνωστοποίηση της εν λόγω απόσυρσης παραληφθεί από τον Γενικό Διευθυντή μετά τη θέση σε ισχύ της τροποποίησης, η τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ για το Μέλος έξι μήνες μετά την ημερομηνία καταχώρησης της γνωστοποίησης.

12. Μετά τη θέση σε ισχύ μιας τροποποίησης, η Σύμβαση μπορεί να επικυρωθεί μόνο στην τροποποιημένη μορφή της.

13. Στο βαθμό που ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας σχετίζεται με θέματα που καλύπτονται από τροποποίηση της Σύμβασης η οποία τέθηκε σε ισχύ:

(α) Μέλος που έχει αποδεχθεί την εν λόγω τροποποίηση δεν υποχρεούται να επεκτείνει το όφελος της Σύμβασης σε σχέση με τα πιστοποιητικά ναυτικής εργασίας που εκδίδονται για πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου Μέλους, το οποίο:

(αα) σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος Άρθρου, έχει εκφράσει επίσημα ότι διαφωνεί με την τροποποίηση και δεν έχει αποσύρει την εν λόγω διαφωνία, ή

(ββ) σύμφωνα με την παράγραφο 8(α) του παρόντος Άρθρου, έχει ενημερώσει ότι η αποδοχή του υπόκειται στη μεταγενέστερη ρητή γνωστοποίησή του και δεν έχει αποδεχθεί την τροποποίηση, και

(β) Μέλος που έχει αποδεχθεί την τροποποίηση πρέπει να επεκτείνει το όφελος της Σύμβασης σε σχέση με τα πιστοποιητικά ναυτικής εργασίας που εκδίδονται για πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου Μέλους, το οποίο έχει γνωστοποιήσει, σύμφωνα με την παράγραφο 8(β) του παρόντος Άρθρου, ότι δεν θα εφαρμόσει την εν λόγω τροποποίηση για την περίοδο που ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 10 του παρόντος Άρθρου.

ΑΥΘΕΝΤΙΚΕΣ ΓΛΩΣΣΕΣ

Άρθρο XVI

Η αγγλική και η γαλλική έκδοση του κειμένου της παρούσας Σύμβασης είναι εξίσου αυθεντικές.

ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Ο ΚΩΔΙΚΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ 1. ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ

Κανονισμός 1.1 – Ελάχιστο όριο ηλικίας

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι κανένα ανήλικο πρόσωπο δεν θα εργάζεται επί πλοίου.

1. Κανένα πρόσωπο κάτω του ελαχίστου ορίου ηλικίας δεν πρέπει να προσλαμβάνεται ή να απασχολείται ή να εργάζεται σε πλοίο.

2. Το ελάχιστο όριο ηλικίας κατά το χρόνο της αρχικής θέσης σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης είναι τα 16 έτη.

3. Υψηλότερο όριο ελάχιστης ηλικίας πρέπει να απαιτείται στις περιστάσεις που παρατίθενται στον Κώδικα.

Πρότυπο Α1.1 – Ελάχιστο όριο ηλικίας

1. Η πρόσληψη, απασχόληση ή εργασία επί πλοίου οποιουδήποτε προσώπου ηλικίας μικρότερης των 16 ετών απαγορεύεται.

2. Νυχτερινή εργασία ναυτικών κάτω της ηλικίας των 18 ετών απαγορεύεται. Για τους σκοπούς του παρόντος Πρότυπου, η «νύχτα» πρέπει να ορίζεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και πρακτική. Πρέπει να καλύπτει μια περίοδο τουλάχιστον εννέα ωρών που αρχίζει όχι αργότερα από τα μεσάνυχτα και τελειώνει όχι νωρίτερα από τις 5 π.μ.

3. Εξαίρεση από την αυστηρή συμμόρφωση με τον περιορισμό περί νυχτερινής εργασίας μπορεί να γίνει από την αρμόδια αρχή όταν:

(α) παρεμποδίζεται η αποτελεσματική εκπαίδευση των ναυτικών που αφορά, σύμφωνα με τα θεσπισμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα, ή

(β) η ειδική φύση του καθήκοντος ή ένα αναγνωρισμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης απαιτεί από τους ναυτικούς που καλύπτονται από την εξαίρεση να εκτελούν καθήκοντα τη νύχτα και η αρχή καθορίζει, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, ότι η εργασία δεν θα είναι επιβλαβής για την υγεία ή την ευημερία τους.

4. Η πρόσληψη, απασχόληση ή εργασία των ναυτικών ηλικίας μικρότερης των 18 ετών απαγορεύεται όταν η εργασία ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την υγεία ή την ασφάλειά τους. Οι τύποι της εργασίας αυτής πρέπει να καθορίζονται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από την αρμόδια αρχή, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, σύμφωνα με τα σχετικά διεθνή πρότυπα.

Οδηγία Β1.1 – Ελάχιστο όριο ηλικίας

1. Όταν ρυθμίζουν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, τα Μέλη θα πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των νέων προσώπων ηλικίας μικρότερης των 18 ετών.

Κανονισμός 1.2 – Ιατρικό πιστοποιητικό

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι ναυτικοί είναι ιατρικώς κατάλληλοι να εκτελούν τα καθήκοντα τους στη θάλασσα

1. Οι ναυτικοί δεν πρέπει να εργάζονται επί πλοίου, εκτός εάν είναι πιστοποιημένοι ως ιατρικώς κατάλληλοι να εκτελούν τα καθήκοντά τους.

2. Εξαιρέσεις μπορεί να επιτρέπονται μόνο όπως καθορίζεται στον Κώδικα.

Πρότυπο Α1.2 – Ιατρικό πιστοποιητικό

1. Η αρμόδια αρχή πρέπει να απαιτεί ότι, πριν από την έναρξη εργασίας επί πλοίου, οι ναυτικοί κατέχουν έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι είναι ιατρικώς κατάλληλοι να εκτελούν τα καθήκοντα που θα τους ανατεθούν στη θάλασσα.

2. Με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι τα ιατρικά πιστοποιητικά αντανακλούν γνησίως την κατάσταση της υγείας των ναυτικών, υπό το φως των καθηκόντων που πρόκειται να εκτελέσουν, η αρμόδια αρχή πρέπει, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις ισχύουσες διεθνείς Οδηγίες που αναφέρονται στο Μέρος Β του παρόντος Κώδικα, να καθορίσει τη φύση της ιατρικής εξέτασης και του πιστοποιητικού.

3. Το παρόν Πρότυπο ισχύει υπό την επιφύλαξη της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, 1978, όπως τροποποιήθηκε ("STCW"). Ιατρικό πιστοποιητικό που εκδόθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW πρέπει να γίνεται αποδεκτό από την αρμόδια αρχή, για το σκοπό του Κανονισμού 1.2.

Ιατρικό πιστοποιητικό που πληροί την ουσία των απαιτήσεων αυτών, στην περίπτωση ναυτικών που δεν καλύπτονται από την STCW, πρέπει ομοίως να γίνεται αποδεκτό.

4. Το ιατρικό πιστοποιητικό πρέπει να εκδίδεται από δεόντως προσοντούχο επαγγελματία ιατρό ή, σε περίπτωση πιστοποιητικού που αφορά αποκλειστικά στην όραση, από πρόσωπο αναγνωρισμένο από την αρμόδια αρχή ως προσοντούχο για την έκδοση του εν λόγω πιστοποιητικού. Οι ιατροί πρέπει να απολαμβάνουν πλήρη επαγγελματική ανεξαρτησία κατά την άσκηση της ιατρικής τους κρίσης όταν αναλαμβάνουν να διενεργήσουν διαδικασίες ιατρικής εξέτασης.

5. Σε ναυτικούς στους οποίους αρνήθηκε η έκδοση πιστοποιητικού ή στους οποίους επιβλήθηκε περιορισμός στην ικανότητά τους να εργάζονται, ιδιαίτερα σε σχέση με τον χρόνο, τον τομέα εργασίας ή την περιοχή πλόων, πρέπει να δίνεται η ευκαιρία για περαιτέρω εξέταση από άλλον ανεξάρτητο επαγγελματία ιατρό ή από ανεξάρτητο ιατρικό διαιτητή.

6. Κάθε ιατρικό πιστοποιητικό πρέπει να αναφέρει συγκεκριμένα ότι:

(α) η ακοή και η όραση του εν λόγω ναυτικού και η αντίληψη χρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού που θα απασχοληθεί σε ειδικότητες όπου η καταλληλότητα για την εργασία που θα εκτελεστεί ενδέχεται να επηρεαστεί από ελλιπή αντίληψη χρωμάτων, είναι ικανοποιητικές, και

(β) ο εν λόγω ναυτικός δεν πάσχει από οποιαδήποτε ιατρική πάθηση που ενδέχεται να επιδεινωθεί λόγω της υπηρεσίας στη θάλασσα ή να καταστήσει τον ναυτικό ακατάλληλο για αυτήν την υπηρεσία ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων ατόμων επί του πλοίου.

7. Εκτός εάν απαιτείται μικρότερη περίοδος λόγω των συγκεκριμένων καθηκόντων που θα εκτελεστούν από τον εν λόγω ναυτικό ή εάν απαιτείται από την STCW:

(α) ιατρικό πιστοποιητικό πρέπει να ισχύει για μέγιστη περίοδο δύο ετών, εκτός εάν ο ναυτικός είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών, οπότε η μέγιστη περίοδος ισχύος πρέπει να είναι ένα έτος,

(β) η πιστοποίηση της αντίληψης χρωμάτων πρέπει να ισχύει για μέγιστη περίοδο έξι ετών.

8. Σε επείγουσες περιπτώσεις, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέπει σε ναυτικό να εργάζεται χωρίς ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ έως τον επόμενα λιμένα κατάπλου όπου ο ναυτικός μπορεί να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από διπλωματούχο επαγγελματία ιατρό, υπό την προϋπόθεση ότι:

(α) η περίοδος της άδειας αυτής δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες, και

(β) ο εν λόγω ναυτικός κατέχει ιατρικό πιστοποιητικό που έχει λήξει προσφάτως.

9. Εάν η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού λήγει κατά τη διάρκεια του πλου, το πιστοποιητικό εξακολουθεί να ισχύει έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου, όπου ο ναυτικός μπορεί να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από προσοντούχο επαγγελματία ιατρό, υπό την προϋπόθεση ότι η περίοδος αυτή δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες.

10. Τα ιατρικά πιστοποιητικά για ναυτικούς που εργάζονται επί πλοίων που απασχολούνται τακτικώς σε διεθνείς πλόες πρέπει τουλάχιστον να παρέχονται στην Αγγλική γλώσσα.

Οδηγία Β1.2 – Ιατρικό πιστοποιητικό

Οδηγία Β1.2.1 – Διεθνείς οδηγίες

1. Η αρμόδια αρχή, οι επαγγελματίες ιατροί, οι εξεταστές, οι πλοιοκτήτες, οι εκπρόσωποι των ναυτικών και κάθε άλλο πρόσωπο που ασχολείται με τη διενέργεια εξετάσεων ιατρικής καταλληλότητας υποψήφιων ναυτικών και υπηρετούντων ναυτικών θα πρέπει να ακολουθούν της Οδηγίες των Δ.Ο.Ε./ Π.Ο.Υ. για τη Διενέργεια Αρχικής (Πριν τη Θαλάσσια Υπηρεσία) και Περιοδικών Εξετάσεων Ιατρικής Καταλληλότητας Ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων τυχόν μεταγενέστερων εκδόσεων και όποιες άλλες διεθνείς οδηγίες που εφαρμόζονται και έχουν δημοσιευθεί από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας, τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ή τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας.

Κανονισμός 1.3 – Εκπαίδευση και προσόντα

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι εκπαιδευμένοι ή έχουν τα προσόντα για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους επί του πλοίου

1. Οι ναυτικοί δεν πρέπει να εργάζονται σε πλοίο, εκτός εάν είναι εκπαιδευμένοι ή πιστοποιημένοι ως ικανοί ή ως άλλως έχοντες τα προσόντα να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους.

2. Οι ναυτικοί δεν επιτρέπεται να εργάζονται σε πλοίο, εκτός εάν έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία εκπαίδευση για την προσωπική ασφάλεια επί του πλοίου.

3. Εκπαίδευση και πιστοποίηση σύμφωνα με τα υποχρεωτικά όργανα που υιοθέτησε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός πρέπει να θεωρείται ότι πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος Κανονισμού.

4. Κάθε Μέλος το οποίο, κατά το χρόνο που επικύρωσε την παρούσα Σύμβαση, δεσμευόταν από τη Σύμβαση για Πιστοποίηση Ικανών Ναυτικών, 1946 (Νο.74), θα συνεχίσει να εκτελεί τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την εν λόγω Σύμβαση, εκτός εάν και έως ότου υποχρεωτικές διατάξεις που καλύπτουν το σχετικό αντικείμενο θέματος υιοθετηθούν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και τεθούν σε ισχύ ή έως ότου περάσουν πέντε έτη από τη θέση σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Άρθρου VIII, όποια ημερομηνία είναι προγενέστερη της άλλης.

Κανονισμός 1.4 – Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό και ορθώς ρυθμισμένο σύστημα ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών

1. Όλοι οι ναυτικοί πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό, κατάλληλο και υπεύθυνο σύστημα για την εύρεση εργασίας επί πλοίου χωρίς χρέωση για τους ναυτικούς.

2. Οι υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτεια ενός Μέλους πρέπει να συμμορφώνονται με τα πρότυπα που παρατίθενται στον Κώδικα.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί, σε σχέση με ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, ότι οι πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας που εδρεύουν σε χώρες ή επικράτειες στις οποίες η παρούσα Σύμβαση δεν

εφαρμόζεται, εξασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες αυτές συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που παρατίθενται στον Κώδικα.

Πρότυπο Α1.4 – Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας

1. Κάθε Μέλος που λειτουργεί δημόσια υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών πρέπει να εξασφαλίζει ότι η υπηρεσία λειτουργεί με τακτικό τρόπο που προστατεύει και προάγει τα δικαιώματα απασχόλησης των ναυτικών, όπως προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση.

2. Όταν ένα Μέλος έχει ιδιωτικές υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτειά του, των οποίων ο πρωταρχικός σκοπός είναι η ναυτολόγηση και η εύρεση εργασίας σε ναυτικούς ή οι οποίες ναυτολογούν και ευρίσκουν εργασία σε σημαντικό αριθμό ναυτικών, πρέπει να λειτουργούν μόνο σύμφωνα με ένα τυποποιημένο σύστημα αδειοδότησης ή πιστοποίησης ή άλλου είδους κανονισμό. Το εν λόγω σύστημα πρέπει να θεσπίζεται, να τροποποιείται ή να αλλάζει μόνο ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν η παρούσα Σύμβαση ισχύει για ιδιωτική υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, το θέμα θα ρυθμίζεται από την αρμόδια αρχή κάθε Μέλους ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών. Αδικαιολόγητη αύξηση του αριθμού ιδιωτικών υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών δεν πρέπει να ενθαρρύνεται.

3. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος Προτύπου πρέπει επίσης να ισχύουν - στο βαθμό που καθορίζονται ως κατάλληλες από την αρμόδια αρχή, σε διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών - και στο πλαίσιο των υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας που η λειτουργία τους γίνεται από οργάνωση ναυτικών στην επικράτεια του Μέλους για την προσφορά ναυτικών εθνικότητας του Μέλους σε πλοία που φέρουν τη σημαία του. Οι υπηρεσίες που καλύπτονται από την παρούσα παράγραφο είναι εκείνες που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) η υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας λειτουργεί σύμφωνα με συλλογική σύμβαση εργασίας ανάμεσα στην εν λόγω οργάνωση και στον πλοιοκτήτη,

(β) τόσο η οργάνωση ναυτικών όσο και ο πλοιοκτήτης εδρεύουν στην επικράτεια του Μέλους,

(γ) το Μέλος έχει εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή μια διαδικασία για να εξουσιοδοτεί ή να καταχωρεί τη συλλογική σύμβαση εργασίας, επιτρέποντας τη λειτουργία της υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, και

(δ) η υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας λειτουργεί με τακτικό τρόπο και έχουν θεσπιστεί μέτρα, για να προστατεύουν και να προάγουν τα δικαιώματα απασχόλησης των ναυτικών, συγκρίσιμα με εκείνα που προβλέπονται στην παράγραφο 5 του παρόντος Προτύπου.

4. Καμία διάταξη του παρόντος Προτύπου ή του Κανονισμού 1.4 δεν πρέπει να θεωρείται ότι:

(α) εμποδίζει ένα Μέλος από το να διατηρεί ελεύθερη δημόσια υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών στο πλαίσιο πολιτικής για την ικανοποίηση των αναγκών των ναυτικών και των πλοιοκτητών, είτε η εν λόγω υπηρεσία αποτελεί μέρος είτε συντονίζεται από δημόσια υπηρεσία απασχόλησης για όλους τους εργαζομένους και εργοδότες, ή

(β) επιβάλλει σε κάποιο Μέλος την υποχρέωση να θεσπίσει ένα σύστημα για τη λειτουργία ιδιωτικών υπηρεσιών ναυτολόγησης ή εύρεσης εργασίας στην επικράτειά του.

5. Μέλος, που υιοθετεί το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Προτύπου, πρέπει στους νόμους και τους κανονισμούς του ή σε άλλα μέτρα τουλάχιστον να:

(α) απαγορεύει στις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών να χρησιμοποιούν μέσα, μηχανισμούς ή καταλόγους που στοχεύουν να εμποδίσουν ή να αποτρέψουν τους ναυτικούς από την εύρεση απασχόλησης για την οποία έχουν τα προσόντα,

(β) απαιτεί ότι καμία αμοιβή ή άλλες χρεώσεις για ναυτολόγηση ή εύρεση ή για παροχή εργασίας σε ναυτικούς δεν βαρύνουν άμεσα ή έμμεσα, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, τους ναυτικούς, εκτός του κόστους για την απόκτηση από τον ναυτικό του εθνικού θεσπισμένου ιατρικού πιστοποιητικού, του εθνικού φυλλαδίου ναυτικού και του διαβατηρίου ή άλλων παρόμοιων ατομικών ταξιδιωτικών εγγράφων, τα οποία δεν περιλαμβάνουν ωστόσο το κόστος για θεώρηση εισόδου (visa), το οποίο βαρύνει τον πλοιοκτήτη, και

(γ) εξασφαλίσει ότι οι υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτειά του:

(αα) διατηρούν ενημερωμένο μητρώο όλων των ναυτικών που ναυτολογήθηκαν ή βρήκαν εργασία μέσω αυτών, το οποίο να είναι διαθέσιμο στην αρμόδια αρχή για επιθεώρηση,

(ββ) βεβαιώνουν ότι οι ναυτικοί ενημερώνονται σχετικά με τα δικαιώματα και τα καθήκοντά τους, σύμφωνα με τις συμβάσεις εργασίας τους, πριν από ή κατά τη διαδικασία της πρόσληψης και ότι γίνονται κατάλληλες διευθετήσεις ώστε οι ναυτικοί να εξετάσουν τις συμβάσεις εργασίας τους πριν και μετά την υπογραφή τους και να λάβουν αντίγραφο των συμβάσεων,

(γγ) επιβεβαιώνουν ότι οι ναυτικοί που ναυτολογήθηκαν ή βρήκαν εργασία από αυτές είναι προσοντούχοι και διαθέτουν τα απαραίτητα έγγραφα για τη σχετική εργασία και ότι οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών είναι σύμφωνες με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και τυχόν συλλογικές συμβάσεις εργασίας που αποτελούν μέρος της σύμβασης εργασίας,

(δδ) εξασφαλίζουν, κατά το δυνατόν, ότι ο πλοιοκτήτης διαθέτει τα μέσα για να προστατεύσει τους ναυτικούς από το να εγκαταλειφθούν σε ξένο λιμένα,

(εε) εξετάζουν και ανταποκρίνονται σε οποιοδήποτε παράπονο που αφορά στις δραστηριότητές τους και ενημερώνουν την αρμόδια αρχή σχετικά με οποιαδήποτε παράπονα που δεν έχουν επιλυθεί,

(στστ) καθιερώνουν ένα σύστημα προστασίας, μέσω ασφάλισης ή άλλου ισοδύναμου κατάλληλου μέτρου, για να αποζημιώνουν τους ναυτικούς για χρηματικές απώλειες που μπορεί να προκύψουν, ως αποτέλεσμα αποτυχίας της υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ή του εν λόγω πλοιοκτήτη να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του έναντι αυτών σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας ναυτικών.

6. Η αρμόδια αρχή πρέπει να εποπτεύει στενά και να ελέγχει όλες τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτεια του αντίστοιχου Μέλους. Οποιεσδήποτε άδειες ή πιστοποιητικά ή παρόμοιες εξουσιοδοτήσεις για τη λειτουργία ιδιωτικών υπηρεσιών στην επικράτεια χορηγούνται ή ανανεώνονται μόνο μετά την επιβεβαίωση ότι η ενδιαφερόμενη υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών πληροί τις απαιτήσεις εθνικών νόμων και κανονισμών.

7. Η αρμόδια αρχή πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν επαρκείς μηχανισμοί και διαδικασίες για τη διερεύνηση, εάν χρειαστεί, παραπόνων που αφορούν στις δραστηριότητες των υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών, με τη συμμετοχή, όπως αρμόζει, εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

8. Κάθε Μέλος που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση πρέπει, όσο είναι πρακτικά δυνατόν, να ενημερώνει τους υπηκόους του σχετικά με τα πιθανά προβλήματα εργασίας σε περίπτωση ναυτολόγησης σε πλοίο που φέρει τη σημαία Κράτους που δεν έχει επικυρώσει τη Σύμβαση, έως ότου ικανοποιηθεί ότι εφαρμόζονται πρότυπα ισοδύναμα με αυτά που καθορίζει η παρούσα Σύμβαση. Μέτρα που λαμβάνονται προς αυτή τη κατεύθυνση από το Μέλος που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση δεν πρέπει να αντιτίθενται στην αρχή της ελεύθερης μετακίνησης εργαζομένων που ορίζουν οι συνθήκες στις οποίες τα δύο Κράτη μπορεί να μετέχουν.

9. Κάθε Μέλος που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση πρέπει να απαιτεί από τους πλοιοκτήτες των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, οι οποίοι χρησιμοποιούν υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που εδρεύουν σε χώρες ή επικράτειες, όπου δεν εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση, να εξασφαλίζουν όσο είναι πρακτικά δυνατόν ότι οι υπηρεσίες αυτές πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος Προτύπου.

10. Καμία διάταξη του παρόντος Προτύπου δεν πρέπει να νοείται ότι μειώνει τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες των πλοιοκτητών ή του Μέλους όσον αφορά τα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Οδηγία Β1.4 - Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας

Οδηγία Β1.4.1 – Οργανωτικές και λειτουργικές οδηγίες

1. Κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της σύμφωνα με το Πρότυπο Α1.4, παράγραφο 1, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξετάζει:

(α) τη λήψη των απαραίτητων μέτρων για την προώθηση αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ των υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, είτε είναι δημόσιες είτε ιδιωτικές,

(β) τις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, όταν αναπτύσσει προγράμματα εκπαίδευσης για ναυτικούς που αποτελούν μέρος του πληρώματος πλοίου, το οποίο είναι υπεύθυνο για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την πρόληψη ρύπανσης, με τη συμμετοχή των πλοιοκτητών, των ναυτικών και των σχετικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων,

(γ) τη διαμόρφωση κατάλληλων ρυθμίσεων για τη συνεργασία των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών κατά την οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, όπου υπάρχουν,

(δ) τον καθορισμό, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το δικαίωμα ιδιωτικού βίου και την ανάγκη προστασίας της εμπιστευτικότητας, των συνθηκών υπό τις οποίες οι υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών μπορούν να επεξεργάζονται τα προσωπικά δεδομένα των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής, της αποθήκευσης, του συνδυασμού και της γνωστοποίησης αυτών των δεδομένων σε τρίτους,

(ε) τη διατήρηση ενός διακανονισμού για τη συλλογή και ανάλυση όλων των σχετικών πληροφοριών που αφορούν στην αγορά ναυτικής εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της τρέχουσας και της αναμενόμενης προσφοράς ναυτικών που εργάζονται ως πλήρωμα,

κατηγοριοποιημένες ανά ηλικία, φύλο, βαθμό και προσόντα, και των απαιτήσεων της βιομηχανίας, τη συλλογή δεδομένων για την ηλικία ή το φύλο, που επιτρέπεται μόνο για στατιστικούς λόγους ή εάν χρησιμοποιείται στο πλαίσιο προγράμματος πρόληψης των διακρίσεων που βασίζονται στην ηλικία ή το φύλο,

(στ) την εξασφάλιση ότι το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την εποπτεία των δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών, ως πλήρωμα πλοίου με ευθύνη για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την πρόληψη της ρύπανσης, έχουν λάβει επαρκή εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης εγκεκριμένης εμπειρίας σε θαλάσσια υπηρεσία και έχουν σχετικές γνώσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών ναυτιλιακών διεθνών οργάνων για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και εργασίας,

(ζ) τη θέσπιση προτύπων λειτουργίας και την υιοθέτηση κωδικών συμπεριφοράς και δεοντολογικών πρακτικών για τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών, και

(η) την άσκηση εποπτείας του συστήματος αδειοδότησης ή πιστοποίησης στη βάση ενός συστήματος προτύπων ποιότητας.

2. Κατά τη δημιουργία του συστήματος που αναφέρεται στο Πρότυπο Α1.4, παράγραφο 2, κάθε Μέλος πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να απαιτήσει από τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που εδρεύουν στην επικράτειά του να αναπτύξουν και να διατηρούν πρακτικές λειτουργίας που είναι επαληθεύσιμες. Οι εν λόγω πρακτικές λειτουργίας για τις ιδιωτικές υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών και στο βαθμό που εφαρμόζονται για τις δημόσιες υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τα ακόλουθα θέματα:

(α) ιατρικές εξετάσεις, έγγραφα ταυτότητας ναυτικών και όποια άλλα δικαιολογητικά που μπορεί να απαιτούνται για την εύρεση εργασίας ναυτικού,

(β) διατήρηση, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το δικαίωμα ιδιωτικού βίου και την ανάγκη προστασίας της εμπιστευτικότητας, πλήρων και ολοκληρωμένων αρχείων των ναυτικών που περιλαμβάνονται στο σύστημα ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας τους, τα οποία θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα χωρίς να περιορίζονται σε αυτά:

(αα) τα προσόντα των ναυτικών,

(ββ) το ιστορικό απασχόλησης,

(γγ) προσωπικά στοιχεία σχετικά με την απασχόληση, και

(δδ) ιατρικά στοιχεία σχετικά με την απασχόληση,

(γ) διατήρηση ενημερωμένων καταλόγων των πλοίων στα οποία οι υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών προσφέρουν ναυτικούς και εξασφάλιση ότι υπάρχει τρόπος με τον οποίο είναι δυνατή η επικοινωνία με τις εν λόγω υπηρεσίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης όλες τις ώρες,

(δ) διαδικασίες εξασφάλισης ότι οι ναυτικοί δεν υπόκεινται σε εκμετάλλευση από τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών ή το προσωπικό τους, σε σχέση με την προσφορά εργασίας σε συγκεκριμένα πλοία ή από συγκεκριμένες εταιρείες,

(ε) διαδικασίες πρόληψης περιπτώσεων εκμετάλλευσης των ναυτικών που προκύπτουν από το ζήτημα της διάθεσης προκαταβολών για τη ναυτολόγηση ή άλλης οικονομικής συναλλαγής μεταξύ του πλοιοκτήτη και των ναυτικών, που χειρίζονται οι υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών,

(στ) πλήρης δημοσιοποίηση εξόδων, εάν υπάρχουν, τα οποία αναμένεται να βαρύνουν τον ναυτικό στη διαδικασία ναυτολόγησης,

(ζ) εξασφάλιση ότι οι ναυτικοί ενημερώνονται για οποιεσδήποτε ιδιαίτερες συνθήκες ισχύουν για τη θέση εργασίας στην οποία θα απασχοληθούν και για τις πολιτικές του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη σε σχέση με την απασχόλησή τους,

(η) διαδικασίες που είναι σύμφωνες με τις κοινές αρχές δικαιοσύνης για την αντιμετώπιση περιπτώσεων ανικανότητας ή απειθαρχίας, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους, την πρακτική και, εφόσον έχουν εφαρμογή, με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας,

(θ) διαδικασίες εξασφάλισης, όσο είναι εφικτό, ότι όλα τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά και έγγραφα που υποβάλλονται για την απασχόληση είναι ενημερωμένα και δεν έχουν αποκτηθεί με δόλιο τρόπο και ότι οι συστατικές επιστολές επαληθεύονται,

(ι) διαδικασίες εξασφάλισης ότι τα αιτήματα για πληροφορίες ή συμβουλές από οικογένειες ναυτικών, ενώ οι ναυτικοί εκτελούν θαλάσσια υπηρεσία αντιμετωπίζονται, ταχέως και με συμπάθεια και χωρίς κόστος, και

(ια) επιβεβαίωση ότι οι συνθήκες εργασίας στα πλοία που βρίσκουν εργασία οι ναυτικοί είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας που συνάπτονται μεταξύ του πλοιοκτήτη και της αντιπροσωπευτικής οργάνωσης ναυτικών και, ως θέμα πολιτικής, προσφορά ναυτικών μόνο σε πλοιοκτήτες που παρέχουν όρους και συνθήκες εργασίας στους ναυτικούς, που συμμορφώνονται με τους ισχύοντες νόμους ή κανονισμούς ή συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

3. Πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο ενθάρρυνσης της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ Μελών και αρμόδιων οργανισμών, όπως:

(α) συστηματική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την αγορά εργασίας σε διμερή, περιφερειακή και πολυμερή βάση,

(β) ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη ναυτιλιακή εργατική νομοθεσία,

(γ) εναρμόνιση πολιτικών, μεθόδων εργασίας και νομοθεσίας που διέπουν τη ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας ναυτικών,

(δ) βελτίωση των διαδικασιών και συνθηκών για τη διεθνή ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας ναυτικών, και

(ε) σχεδιασμός εργατικού δυναμικού, λαμβάνοντας υπόψη την προσφορά και τη ζήτηση ναυτικών και τις απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

ΤΙΤΛΟΣ 2. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κανονισμός 2.1 – Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί διαθέτουν δίκαιη σύμβαση εργασίας

1. Οι όροι και οι συνθήκες εργασίας του ναυτικού πρέπει να καθορίζονται ή να αναφέρονται σε σαφή, γραπτή, νομικώς εκτελεστή σύμβαση και πρέπει να συνάδουν με τα πρότυπα που παρατίθενται στον Κώδικα.

2. Οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών πρέπει να συνάπτονται από τον ναυτικό υπό συνθήκες που εξασφαλίζουν ότι ο ναυτικός έχει την ευκαιρία να αναθεωρήσει και να

αναζητήσει συμβουλές σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης και ότι πριν υπογράψει τους αποδέχεται ελεύθερα.

3. Στο βαθμό που είναι συμβατό με την εθνικό δίκαιο και πρακτική του Μέλους, οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών πρέπει να θεωρείται ότι ενσωματώνουν οποιεσδήποτε συλλογικές συμβάσεις εργασίας, που εφαρμόζονται.

Πρότυπο Α2.1 – Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

1. Κάθε Μέλος πρέπει να υιοθετήσει νόμους ή κανονισμούς που απαιτούν από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(α) οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του πρέπει να διαθέτουν σύμβαση εργασίας ναυτικών, υπογεγραμμένη τόσο από τον ναυτικό όσο και από τον πλοιοκτήτη ή από εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη (ή, όταν δεν είναι υπάλληλοι, απόδειξη συμβατικών ή παρόμοιων διακανονισμών), που να τους παρέχει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου, όπως απαιτεί η παρούσα Σύμβαση,

(β) στους ναυτικούς που υπογράφουν σύμβαση εργασίας ναυτικών πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα να εξετάσουν και να αναζητήσουν συμβουλές για τη σύμβαση πριν υπογράψουν, καθώς και άλλες τέτοιες διευκολύνσεις, όσες είναι απαραίτητες για να εξασφαλιστεί ότι έχουν ελευθέρως συνάψει μια σύμβαση με επαρκή κατανόηση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους,

(γ) ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης και ναυτικός λαμβάνουν έκαστος υπογεγραμμένο πρωτότυπο της σύμβασης εργασίας ναυτικού,

(δ) πρέπει να ληφθούν μέτρα που να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί, συμπεριλαμβανομένου του πλοιάρχου, μπορούν να αποκτούν με εύκολο τρόπο επί του πλοίου σαφείς πληροφορίες για τις συνθήκες απασχόλησής τους και ότι οι εν λόγω πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένου του αντίγραφου της σύμβασης εργασίας ναυτικών, είναι επίσης προσβάσιμες για έλεγχο από αξιωματούχους της αρμόδιας αρχής, συμπεριλαμβανομένων εκείνων στους λιμένες προσέγγισης, και

(ε) οι ναυτικοί πρέπει να λαμβάνουν έγγραφο που να περιέχει το αρχείο της απασχόλησής τους επί του πλοίου.

2. Όταν μια συλλογική σύμβαση εργασίας αποτελεί το σύνολο ή μέρος της σύμβασης εργασίας ενός ναυτικού, αντίγραφο της εν λόγω σύμβασης πρέπει να είναι διαθέσιμο επί του πλοίου. Όταν η γλώσσα της σύμβασης εργασίας του ναυτικού και οποιασδήποτε συλλογικής σύμβασης εργασίας που εφαρμόζεται δεν είναι η Αγγλική, τα ακόλουθα πρέπει να είναι επίσης διαθέσιμα στην Αγγλική γλώσσα (με εξαίρεση τα πλοία που εκτελούν μόνο εσωτερικούς πλόες):

(α) αντίγραφο του τυποποιημένου εντύπου της σύμβασης, και

(β) τα μέρη της συλλογικής σύμβασης εργασίας που υπόκεινται σε επιθεώρηση του Κράτους λιμένα υπό τον Κανονισμό 5.2.

3. Το έγγραφο που αναφέρεται στην παράγραφο 1(ε) του παρόντος Προτύπου δεν πρέπει να περιέχει καμία δήλωση σχετικά με την ποιότητα της εργασίας των ναυτικών ή σχετικά με τους μισθούς τους. Ο τύπος του εγγράφου, τα στοιχεία που πρέπει να εγγράφονται και ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να καταχωρούνται τα εν λόγω στοιχεία σε αυτό πρέπει να προσδιορίζονται από την εθνική νομοθεσία.

4. Κάθε Μέλος πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που να προσδιορίζουν τα θέματα που πρέπει να περιλαμβάνονται σε όλες τις συμβάσεις εργασίας ναυτικών που διέπονται από την εθνική νομοθεσία του. Οι συμβάσεις εργασίας ναυτικών πρέπει να περιέχουν, σε κάθε περίπτωση, τα ακόλουθα στοιχεία:

(α) το ονοματεπώνυμο (πλήρες όνομα) του ναυτικού, ημερομηνία γέννησης ή ηλικία και τόπο γέννησης,

(β) το όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη,

(γ) τον τόπο και την ημερομηνία κατά την οποία συνήφθη η σύμβαση ναυτικής εργασίας,

(δ) την ειδικότητα με την οποία θα απασχολείται ο ναυτικός,

(ε) το ποσό των μισθών του ναυτικού ή, όπου αρμόζει, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του,

(στ) τις ημέρες της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών ή, όπου αρμόζει, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της,

(ζ) τη λύση της σύμβασης και τις προϋποθέσεις γι' αυτή, συμπεριλαμβάνοντας τα ακόλουθα:

(αα) εάν η σύμβαση είναι αορίστου χρόνου, τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οποιοδήποτε μέρος έχει το δικαίωμα λύσης της, καθώς και την απαιτούμενη περίοδο ειδοποίησης, η οποία δεν πρέπει να είναι μικρότερη για τον πλοιοκτήτη από ότι για τον ναυτικό,

(ββ) εάν η σύμβαση είναι ορισμένου χρόνου, την ημερομηνία που ορίσθηκε για τη λήξη της, και

(γγ) εάν η σύμβαση συνάπτεται για ένα ταξίδι, τον λιμένα προορισμού και τον χρόνο που πρέπει να παρέλθει μετά τον κατάπλου για να απολυθεί ο ναυτικός,

(η) τα επιδόματα υγείας και προστασίας κοινωνικής ασφάλειας που πρέπει να παρέχονται στο ναυτικό από τον πλοιοκτήτη,

(θ) το δικαίωμα παλιννόστησης του ναυτικού,

(ι) αναφορά στη συλλογική σύμβαση εργασίας, όπου αρμόζει, και

(ια) κάθε άλλο στοιχείο που μπορεί να απαιτεί η εθνική νομοθεσία.

5. Κάθε Μέλος πρέπει να υιοθετήσει νόμους ή κανονισμούς που να καθορίζουν τις ελάχιστες περιόδους ειδοποίησης που πρέπει να δίδονται από τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες για την πρόωρη λύση της σύμβασης εργασίας ναυτικού. Η διάρκεια των εν λόγω ελαχίστων περιόδων πρέπει να καθορίζεται ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, αλλά δεν πρέπει να είναι μικρότερη από επτά ημέρες.

6. Περίοδος ειδοποίησης μικρότερη από την ελάχιστη μπορεί να δίδεται σε περιπτώσεις που αναγνωρίζεται, από την εθνική νομοθεσία ή από κανονισμούς ή από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας που εφαρμόζονται, ότι δικαιολογούν τη λύση της σύμβασης εργασίας σε μικρότερη περίοδο ειδοποίησης ή χωρίς ειδοποίηση. Κατά τον καθορισμό των εν λόγω περιπτώσεων, κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη του ναυτικού να λύσει, χωρίς κυρώσεις, τη σύμβαση εργασίας με μικρότερη περίοδο ειδοποίησης ή χωρίς ειδοποίηση για λόγους ευσπλαχνίας ή άλλους επείγοντες λόγους.

Οδηγία Β2.1 – Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

Οδηγία Β2.1.1 – Αρχείο απασχόλησης

1. Κατά τον καθορισμό των στοιχείων που πρέπει να εγγράφονται στο αρχείο απασχόλησης που αναφέρεται στο Πρότυπο Α2.1, παράγραφο 1(ε), κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι το έγγραφο αυτό περιέχει επαρκείς πληροφορίες, με μετάφραση στην Αγγλική γλώσσα, για να διευκολύνει την απόκτηση περαιτέρω εργασίας ή να εκπληρώνει τις απαιτήσεις θαλάσσιας υπηρεσίας για αναβάθμιση ή προαγωγή. Βιβλίο απόλυσης ναυτικών μπορεί να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της παραγράφου 1(ε) του εν λόγω Προτύπου.

Κανονισμός 2.2 – Μισθοί

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί πληρώνονται για τις υπηρεσίες τους

1. Όλοι οι ναυτικοί πρέπει να πληρώνονται για την εργασία τους τακτικά και πλήρως, σύμφωνα με τις συμβάσεις εργασίας τους.

Πρότυπο Α2.2 – Μισθοί

1. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί οι πληρωμές που οφείλονται σε ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, να γίνονται σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα του ενός μηνός και σύμφωνα με οποιαδήποτε συλλογική σύμβαση εργασίας εφαρμόζεται.

2. Οι ναυτικοί πρέπει να λαμβάνουν μηνιαίο λογαριασμό των οφειλόμενων πληρωμών και των ποσών που καταβλήθηκαν, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, των πρόσθετων πληρωμών και της συναλλαγματικής ισοτιμίας που χρησιμοποιήθηκε, όταν η πληρωμή έγινε σε νόμισμα ή με ισοτιμία διαφορετική από τη συμφωνημένη.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί οι πλοιοκτήτες να λαμβάνουν μέτρα, όπως αυτά που ορίζονται στην παράγραφο 4 του παρόντος Προτύπου, που να παρέχουν στους ναυτικούς τρόπο αποστολής του συνόλου ή τμήματος των αποδοχών τους στις οικογένειες ή στα εξαρτώμενα μέλη ή στους νόμιμους δικαιούχους τους.

4. Μέτρα που εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί μπορούν να αποστείλουν τις αποδοχές τους στις οικογένειές τους περιλαμβάνουν:

(α) σύστημα που να δίδει στους ναυτικούς τη δυνατότητα, κατά το χρόνο εισόδου τους στην εργασία ή κατά τη διάρκεια αυτής, να κατανείμουν, εάν το επιθυμούν, ποσοστό του μισθού τους που θα εμβάζεται, μέσω τράπεζας ή με παρόμοια μέσα, ανά τακτά διαστήματα στις οικογένειές τους, και

(β) απαίτηση ότι τα εισοδήματα αυτά πρέπει να εμβάζονται εγκαίρως και απευθείας στο πρόσωπο ή τα πρόσωπα που όρισαν οι ναυτικοί.

5. Οποιαδήποτε χρέωση για την υπηρεσία που αναφέρεται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος Προτύπου πρέπει να είναι μέσα σε λογικά πλαίσια, όσον αφορά το ποσό, και η συναλλαγματική ισοτιμία, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά, πρέπει να είναι, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, η επικρατούσα ισοτιμία αγοράς ή η επίσημα δημοσιευμένη ισοτιμία και δεν πρέπει να είναι δυσμενής για τον ναυτικό.

6. Κάθε Μέλος που υιοθετεί εθνικούς νόμους ή κανονισμούς που διέπουν τους μισθούς των ναυτικών πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη την καθοδήγηση που παρέχεται στο Μέρος Β του Κώδικα.

Οδηγία Β2.2 – Μισθοί

Οδηγία Β2.2.1 – Συγκεκριμένοι ορισμοί

1. Για το σκοπό της παρούσας Οδηγίας, ο όρος:

(α) *ικανός ναυτικός* σημαίνει κάθε ναυτικό που θεωρείται ικανός να εκτελέσει οποιοδήποτε καθήκον που μπορεί να απαιτείται από βαθμοφόρο που υπηρετεί στο τμήμα καταστρώματος, εκτός των καθηκόντων εποπτεύοντος ή εξειδικευμένου βαθμοφόρου, ή αυτός που ορίζεται ως τέτοιος από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή την πρακτική ή από συλλογική σύμβαση,

(β) *βασική πληρωμή ή μισθός* σημαίνει την πληρωμή, ανεξάρτητα από τη σύνθεσή της, για κανονικές ώρες εργασίας και δεν περιλαμβάνει πληρωμές για υπερωρίες, δώρα, επιδόματα, αδεία ή όποιες άλλες πρόσθετες αμοιβές,

(γ) *ενοποιημένος μισθός* σημαίνει τον μισθό ή τις αποδοχές που περιλαμβάνουν τον βασικό μισθό και άλλα επιδόματα που σχετίζονται με τον μισθό. Ο ενοποιημένος μισθός μπορεί να περιλαμβάνει αποζημίωση για όλες τις υπερωρίες που έχουν δουλευτεί και όλα τα επιδόματα που σχετίζονται με τον μισθό ή μπορεί να περιλαμβάνει μόνο ορισμένα επιδόματα σε μερική ενοποίηση,

(δ) *ώρες εργασίας* σημαίνουν τον χρόνο κατά τη διάρκεια του οποίου οι ναυτικοί πρέπει να εργάζονται για λογαριασμό του πλοίου,

(ε) *υπερωρία* σημαίνει τον χρόνο εργασίας πέραν των κανονικών ωρών εργασίας.

Οδηγία Β2.2.2 – Υπολογισμός και πληρωμή

1. Για ναυτικούς οι αποδοχές των οποίων περιλαμβάνουν ξεχωριστή αποζημίωση για υπερωρίες:

(α) για τον σκοπό του υπολογισμού των μισθών, οι κανονικές ώρες εργασίας στη θάλασσα και στο λιμένα δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τις οκτώ ώρες ανά ημέρα,

(β) για τον σκοπό υπολογισμού των υπερωριών, ο αριθμός των κανονικών ωρών ανά εβδομάδα που καλύπτει η βασική πληρωμή ή ο μισθός θα πρέπει να ορίζεται από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, εάν δεν καθορίζεται από συλλογικές συμβάσεις, αλλά δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 48 ώρες ανά εβδομάδα. Οι συλλογικές συμβάσεις μπορούν να προβλέπουν διαφορετική αλλά όχι λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση,

(γ) η αναλογία ή οι αναλογίες της αποζημίωσης για υπερωρίες, που δεν θα πρέπει να είναι μικρότερες από 1,25 φορές της βασικής αμοιβής ή του μισθού ανά ώρα, θα πρέπει να ορίζονται από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από συλλογικές συμβάσεις, εάν εφαρμόζονται, και

(δ) αρχεία όλων των υπερωριών θα πρέπει να τηρούνται από τον πλοίαρχο ή από πρόσωπο που ορίζει ο πλοίαρχος και να προσυπογράφονται από τον ναυτικό ανά διαστήματα όχι μεγαλύτερα του ενός μήνα.

2. Για ναυτικούς ο μισθός των οποίων είναι πλήρως ή εν μέρει ενοποιημένος:

(α) η σύμβαση εργασίας του ναυτικού θα πρέπει να ορίζει με σαφήνεια, όπου χρειάζεται, τον αριθμό των αναμενόμενων ωρών εργασίας από τον ναυτικό προς αντάλλαγμα για την αμοιβή και τυχόν επιπλέον επιδόματα που μπορεί να οφείλονται επιπροσθέτως του ενοποιημένου μισθού και σε ποιές συνθήκες,

(β) όταν καταβάλλονται ωριαίες υπερωρίες για ώρες εργασίας πέραν αυτών που καλύπτει ο ενοποιημένος μισθός, το ωριαίο ποσοστό δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 1,25 φορές του βασικού ποσοστού που αντιστοιχεί στις κανονικές ώρες εργασίας, όπως ορίζονται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας. Η ίδια αρχή θα πρέπει να εφαρμόζεται για τις υπερωρίες που περιλαμβάνονται στον ενοποιημένο μισθό,

(γ) η αποζημίωση για το τμήμα του πλήρως ή εν μέρει ενοποιημένου μισθού που αντιπροσωπεύει τις κανονικές ώρες εργασίας, όπως ορίζονται στην παράγραφο 1(α) της παρούσας Οδηγίας, δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από τον ισχύοντα ελάχιστο μισθό, και

(δ) για ναυτικούς ο μισθός των οποίων είναι εν μέρει ενοποιημένος, θα πρέπει να τηρούνται αρχεία όλων των υπερωριών και να προσυπογράφονται όπως προβλέπει η παράγραφος 1(δ) της παρούσας Οδηγίας.

3. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί ή οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας μπορεί να προβλέπουν για αποζημίωση λόγω υπερωριών ή εργασίας που εκτελείται κατά την εβδομαδιαία ημέρα ανάπαυσης και σε δημόσιες αργίες, χρόνο τουλάχιστον ίσο εκτός υπηρεσίας και εκτός πλοίου ή πρόσθετη άδεια αντί αμοιβής ή όποια άλλη προβλεπόμενη αποζημίωση.

4. Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί που υιοθετούνται ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών ή, όπως αρμόζει, οι συλλογικές συμβάσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ακόλουθες αρχές:

(α) ίση αμοιβή για εργασία ίσης αξίας θα πρέπει να ισχύει για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται στο ίδιο πλοίο χωρίς διάκριση βάσει φυλής, χρώματος, φύλου, θρησκείας, πολιτικής άποψης, εθνικής καταγωγής ή κοινωνικής προέλευσης,

(β) η σύμβαση εργασίας των ναυτικών που προσδιορίζει τους ισχύοντες μισθούς ή τις κλίμακες των μισθών θα πρέπει να υπάρχει επί του πλοίου. Πληροφορίες για τα ποσά των μισθών ή τις κλίμακες των μισθών θα πρέπει να είναι διαθέσιμη σε κάθε ναυτικό, είτε παρέχοντας τουλάχιστον ένα υπογεγραμμένο αντίγραφο των σχετικών πληροφοριών στον ναυτικό σε γλώσσα που κατανοεί ή αναρτώντας αντίγραφο της σύμβασης σε χώρο όπου έχουν πρόσβαση οι ναυτικοί ή με άλλα κατάλληλα μέσα,

(γ) οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται σε νόμιμο χρήμα. Όπου απαιτείται, μπορεί να καταβάλλονται με τραπεζική μεταφορά, τραπεζική επιταγή, ταχυδρομική επιταγή ή χρηματικό ένταλμα,

(δ) κατά τη λήξη της απασχόλησης, το σύνολο της οφειλόμενης αμοιβής θα πρέπει να καταβάλλεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση,

(ε) επαρκείς κυρώσεις ή άλλα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα θα πρέπει να επιβάλλονται από την αρμόδια αρχή όταν οι πλοιοκτήτες καθυστερούν αδικαιολόγητα ή αποτυγχάνουν να πραγματοποιήσουν τις πληρωμές όλων των οφειλόμενων ποσών,

(στ) οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται απευθείας στους τραπεζικούς λογαριασμούς που όρισαν οι ναυτικοί, εκτός εάν ζητήσουν κάτι διαφορετικό εγγράφως,

(ζ) υπό τον όρο της υποπαραγράφου (η) της παρούσας παραγράφου, ο πλοιοκτήτης δεν θα πρέπει να επιβάλλει κανένα όριο στην ελευθερία των ναυτικών να διαθέτουν την αμοιβή τους,

(η) κρατήσεις από την αμοιβή θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο εάν:

(αα) υπάρχει ρητή διάταξη στους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή στην συλλογική σύμβαση που εφαρμόζεται και ο ναυτικός έχει ενημερωθεί, κατά τρόπο που θεωρείται καταλληλότερος από την αρμόδια αρχή, σχετικά με τις προϋποθέσεις των εν λόγω κρατήσεων, και

(ββ) οι κρατήσεις δεν υπερβαίνουν συνολικά το όριο που ενδέχεται να έχει καταρτιστεί από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από συλλογικές συμβάσεις ή δικαστικές αποφάσεις για την πραγματοποίηση των εν λόγω κρατήσεων,

(θ) καμία κράτηση δεν θα πρέπει να γίνεται από την αμοιβή των ναυτικών σε σχέση με την εύρεση ή διατήρηση της εργασίας,

(ι) χρηματικά πρόστιμα κατά ναυτικών, εκτός αυτών που επιτρέπονται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, συλλογικές συμβάσεις ή άλλα μέτρα θα πρέπει να απαγορεύονται,

(ια) η αρμόδια αρχή θα πρέπει να έχει την εξουσία να επιθεωρεί τα εφόδια και τις υπηρεσίες που παρέχονται επί του πλοίου ώστε να εξασφαλίζει ότι ισχύουν δίκαιες και εύλογες τιμές προς όφελος των ενδιαφερόμενων ναυτικών, και

(ιβ) στο βαθμό που οι αξιώσεις των ναυτικών για μισθούς και άλλα οφειλόμενα ποσά σε σχέση με την εργασία τους δεν εξασφαλίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Ναυτικά Βάρη και Υποθήκες, 1993, οι εν λόγω αξιώσεις θα πρέπει να προστατεύονται σύμφωνα με τη Σύμβαση για την Προστασία Απαιτήσεων των Εργαζομένων (Αφερεγγυότητα- Πτώχευση Εργοδότη), 1992 (No. 173).

5. Κάθε Μέλος θα πρέπει, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να έχει διαδικασίες διερεύνησης παραπόνων που αφορούν σε οποιοδήποτε ζήτημα περιέχεται στην παρούσα Οδηγία.

Οδηγία Β2.2.3 – Κατώτεροι μισθοί

1. Με την επιφύλαξη της αρχής της ελεύθερης συλλογικής διαπραγμάτευσης, κάθε Μέλος θα πρέπει, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να θεσπίσει διαδικασίες καθορισμού των κατώτερων μισθών των ναυτικών. Οι οργανώσεις εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών θα πρέπει να συμμετέχουν στη λειτουργία των εν λόγω διαδικασιών.

2. Κατά τη θέσπιση των εν λόγω διαδικασιών και τον καθορισμό των κατώτερων μισθών, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα διεθνή πρότυπα εργασίας που αφορούν στον καθορισμό του κατώτερου μισθού, καθώς και οι ακόλουθες αρχές:

(α) το επίπεδο των κατώτερων μισθών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη φύση της ναυτικής εργασίας, τα επίπεδα πληρωμάτων των πλοίων και τις κανονικές ώρες εργασίας των ναυτικών, και

(β) το επίπεδο των κατώτερων μισθών θα πρέπει να προσαρμόζεται ώστε να λαμβάνει υπόψη τις μεταβολές στο κόστος διαβίωσης και τις ανάγκες των ναυτικών.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει:

(α) μέσω συστήματος εποπτείας και κυρώσεων, ότι οι μισθοί καταβάλλονται τουλάχιστον στο επίπεδο ή τα επίπεδα που έχουν οριστεί, και

(β) ότι όποιοι ναυτικοί έχουν πληρωθεί με κλίμακα χαμηλότερη από τον κατώτερο μισθό μπορούν να ανακτήσουν το ποσό που δεν έχουν πληρωθεί μέσω μη δαπανηρής και ταχείας δικαστικής ή άλλης διαδικασίας.

Οδηγία Β2.2.4 – Κατώτερη μηνιαία βασική αμοιβή ή μισθός για ικανούς ναυτικούς

1. Η βασική αμοιβή ή ο μισθός για έναν ημερολογιακό μήνα υπηρεσίας ενός ικανού ναυτικού δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από το ποσό που ορίζει κατά περιόδους η Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή ή άλλος φορέας που εξουσιοδοτείται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας. Μόλις αποφασίζει το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Γενικός Διευθυντής θα πρέπει να γνωστοποιεί οποιαδήποτε αναθεωρημένα ποσά στα Μέλη της Οργάνωσης.

2. Καμία διάταξη της παρούσας Οδηγίας δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι θίγει ρυθμίσεις που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ πλοιοκτητών ή των οργανώσεών τους και των οργανώσεων των ναυτικών σε σχέση με τον κανονισμό των ελάχιστων προτύπων για τους όρους και τις συνθήκες εργασίας, εφόσον οι εν λόγω όροι και συνθήκες είναι αναγνωρισμένοι από την αρμόδια αρχή.

Κανονισμός 2.3 – Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν ρυθμισμένες ώρες εργασίας ή ώρες ανάπαυσης

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ώρες εργασίας ή οι ώρες ανάπαυσης των ναυτικών ρυθμίζονται.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να θεσπίσει μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας ή ελάχιστο αριθμό ωρών ανάπαυσης στη διάρκεια δεδομένων περιόδων, οι οποίες να είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

Πρότυπο Α2.3 – Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης

1. Για τους σκοπούς του παρόντος Προτύπου, ο όρος:

(α) *ώρες εργασίας* σημαίνει το χρόνο στη διάρκεια του οποίου οι ναυτικοί πρέπει να εργάζονται για λογαριασμό του πλοίου,

(β) *ώρες ανάπαυσης* σημαίνει το χρόνο εκτός των ωρών εργασίας· ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα σύντομα διαλείμματα.

2. Κάθε Μέλος πρέπει, εντός των ορίων που παρατίθενται στις παραγράφους 5 έως 8 του παρόντος Προτύπου, να καθορίσει είτε ένα μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας που δεν πρέπει να υπερβαίνεται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο, είτε έναν ελάχιστο αριθμό ωρών ανάπαυσης που πρέπει να χορηγούνται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο.

3. Κάθε Μέλος αναγνωρίζει ότι το πρότυπο κανονικών ωρών εργασίας των ναυτικών, όπως και το αντίστοιχο για τους άλλους εργαζομένους, πρέπει να βασίζεται σε ημερήσια εργασία οκτώ ωρών, με μία ημέρα ανάπαυσης ανά εβδομάδα και ανάπαυση στις

δημόσιες αργίες. Ωστόσο, αυτό δεν πρέπει να εμποδίζει το Μέλος από το να διαθέτει διαδικασίες ώστε να εγκρίνει ή να καταχωρεί συλλογική σύμβαση, η οποία να καθορίζει τις κανονικές ώρες εργασίας των ναυτικών σε βάση όχι λιγότερο ευνοϊκή από το παρόν Πρότυπο.

4. Κατά τον καθορισμό των εθνικών προτύπων, κάθε Μέλος πρέπει να λάβει υπόψη τον κίνδυνο που εγκυμονεί η κόπωση των ναυτικών, ιδιαίτερα εκείνων που τα καθήκοντά τους σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφαλή και προστατευμένη από έκνομες ενέργειες λειτουργία του πλοίου.

5. Τα όρια των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης πρέπει να έχουν ως εξής:

(α) μέγιστο ωράριο εργασίας του οποίου δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση:

(αα) τις 14 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών και

(ββ) τις 72 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών

ή

(β) ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης που δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

(αα) δέκα ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών και

(ββ) 77 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών.

6. Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μία εκ των οποίων πρέπει να έχει διάρκεια τουλάχιστον έξι ώρες και το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες.

7. Κλήσεις πληρώματος, γυμνάσια καταπολέμησης πυρκαγιάς και σωσίβιων λέμβων και γυμνάσια που καθορίζονται από τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς και τα διεθνή όργανα, πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διατάραξη των περιόδων ανάπαυσης και να μην προξενείται κόπωση.

8. Όταν ένας ναυτικός ευρίσκεται σε άμεση διάθεση προς εργασία, όπως στην περίπτωση μη επιτηρούμενου μηχανοστασίου, ο ναυτικός πρέπει να λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης, εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσης διακόπτεται από κλήσεις για εργασία.

9. Εάν δεν υπάρχει συλλογική σύμβαση ή απόφαση διαιτησίας, ή εάν η αρμόδια αρχή καθορίσει ότι οι διατάξεις της σύμβασης ή της απόφασης, σε σχέση με την παράγραφο 7 ή 8 του παρόντος Προτύπου, είναι ανεπαρκείς, η αρμόδια αρχή πρέπει να καθορίσει τέτοιες διατάξεις ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν επαρκή ανάπαυση.

10. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί την ανάρτηση, σε εύκολα προσβάσιμο μέρος, πίνακα με τις διευθετήσεις της εργασίας επί του πλοίου, ο οποίος πρέπει να περιέχει για κάθε θέση τουλάχιστον:

(α) το χρονοδιάγραμμα υπηρεσίας στη θάλασσα και υπηρεσίας στο λιμένα, και

(β) το μέγιστο ωράριο εργασίας ή το ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης, που απαιτούνται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή τις συλλογικές συμβάσεις που εφαρμόζονται.

11. Ο πίνακας που αναφέρεται στην παράγραφο 10 του παρόντος Προτύπου πρέπει να συντάσσεται σε τυποποιημένη μορφή στη γλώσσα ή γλώσσες εργασίας του πλοίου και στην Αγγλική.

12. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί την τήρηση αρχείων των ημερήσιων ωρών εργασίας ή των ημερήσιων ωρών ανάπαυσης των ναυτικών, ούτως ώστε να μπορεί να ελέγχεται η

συμμόρφωση με τις παραγράφους 5 έως και 11 που συμπεριλαμβάνονται στο παρόν Πρότυπο. Τα αρχεία πρέπει να είναι σε τυποποιημένη μορφή που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις τυχόν διαθέσιμες οδηγίες της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ή πρέπει να είναι στην τυπική μορφή που έχει προπαρασκευαστεί από την Οργάνωση. Πρέπει να είναι στις γλώσσες που απαιτεί η παράγραφος 11 του παρόντος Προτύπου. Οι ναυτικοί πρέπει να λαμβάνουν αντίγραφο των αρχείων που τους αφορούν, υπογεγραμμένο από τον πλοίαρχο ή από πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο και τους ναυτικούς.

13. Καμία διάταξη των παραγράφων 5 και 6 του παρόντος Προτύπου δεν πρέπει να εμποδίζει ένα Μέλος από το να διαθέτει εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή διαδικασία για την αρμόδια αρχή να εγκρίνει ή να καταχωρεί συλλογικές συμβάσεις που να επιτρέπουν εξαιρέσεις των ορίων που καθορίζονται. Οι εν λόγω εξαιρέσεις θα πρέπει, κατά το δυνατό, να ακολουθούν τις διατάξεις του παρόντος Προτύπου, αλλά μπορούν να λαμβάνουν υπόψη πιο συχνές ή μεγαλύτερες περιόδους άδειας ή τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για ναυτικούς που εκτελούν φυλακές ή που εργάζονται επί πλοίων που πραγματοποιούν βραχείς πλόες.

14. Καμία διάταξη του παρόντος Προτύπου δεν πρέπει να θεωρείται ότι παρεμποδίζει το δικαίωμα του πλοιάρχου να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει όσες ώρες εργασίας είναι απαραίτητες για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου, ή με σκοπό την παροχή συνδρομής σε άλλα πλοία ή πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Αναλόγως, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει το πρόγραμμα των ωρών εργασίας ή ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από έναν ναυτικό να εκτελέσει όσες ώρες εργασίας είναι απαραίτητες έως ότου αποκατασταθεί η φυσιολογική κατάσταση. Το ταχύτερο δυνατόν μετά την αποκατάσταση της φυσιολογικής κατάστασης, ο πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίζει ότι όποιοι ναυτικοί εκτέλεσαν εργασία σε προγραμματισμένη περίοδο ανάπαυσης, λαμβάνουν επαρκή περίοδο ανάπαυσης.

Οδηγία Β2.3 – Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης

Οδηγία Β2.3.1 – Νέοι ναυτικοί

1. Στη θάλασσα και στον λιμένα, οι ακόλουθες διατάξεις θα πρέπει να ισχύουν για όλους τους νέους ναυτικούς ηλικίας μικρότερης των 18 ετών:

(α) οι ώρες εργασίας δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τις οκτώ ώρες ανά ημέρα και τις 40 ώρες ανά εβδομάδα και θα πρέπει να δουλεύουν υπερωριακά μόνο όταν αυτό είναι αναπόφευκτο για λόγους ασφαλείας,

(β) επαρκής χρόνος θα πρέπει να παρέχεται για όλα τα γεύματα και θα πρέπει να εξασφαλίζεται διάλειμμα τουλάχιστον μίας ώρας για το κύριο γεύμα της ημέρας, και

(γ) θα πρέπει να παρέχεται 15λεπτη περίοδος ανάπαυσης το ταχύτερο δυνατόν μετά από κάθε δύο ώρες συνεχούς εργασίας.

2. Κατ' εξαίρεση, οι διατάξεις της παραγράφου 1 της παρούσας Οδηγίας δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται εάν:

(α) είναι ανέφικτες για νέους ναυτικούς στο κατάστρωμα, στο μηχανοστάσιο και στα τμήματα τροφοδοσίας που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα τήρησης φυλακής ή που εργάζονται βάσει συστήματος εγγεγραμμένων σε πίνακα υπηρεσίας βαρδιών, ή

(β) εμποδίζεται η αποτελεσματική εκπαίδευση των νεαρών ναυτικών σύμφωνα με τα καθιερωμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα.

3. Οι εν λόγω εξαιρετικές περιστάσεις θα πρέπει να καταγράφονται, με αιτιολογία και να υπογράφονται από τον πλοίαρχο.

4. Η παράγραφος 1 της παρούσας Οδηγίας δεν εξαιρεί τους νεαρούς ναυτικούς από τη γενική υποχρέωση όλων των ναυτικών να εργάζονται κατά τη διάρκεια έκτακτης ανάγκης, όπως προβλέπει το Πρότυπο Α2.3, παράγραφος 14.

Κανονισμός 2.4 – Δικαίωμα αδείας

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί λαμβάνουν επαρκή άδεια

1. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί όλοι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του να λαμβάνουν ετήσια άδεια μετ' αποδοχών υπό κατάλληλες συνθήκες, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα.

2. Στους ναυτικούς πρέπει να χορηγείται άδεια εξόδου στην ξηρά με σκοπό την ωφέλεια της υγείας και της ευημερίας τους και σύμφωνα με τις λειτουργικές απαιτήσεις των θέσεών τους.

Πρότυπο Α2.4 – Δικαίωμα αδείας

1. Κάθε Μέλος πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που να καθορίζουν τα ελάχιστα πρότυπα για την ετήσια άδεια των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, λαμβάνοντας κατάλληλα υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες των ναυτικών όσον αφορά την εν λόγω άδεια.

2. Υπό τον όρο οποιασδήποτε συλλογικής σύμβασης ή νόμων ή κανονισμών που προβλέπουν κατάλληλη μέθοδο υπολογισμού, η οποία λαμβάνει υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες των ναυτικών κατά την άποψη αυτή, το δικαίωμα για ετήσια άδεια μετ' αποδοχών πρέπει να υπολογίζεται στη βάση τουλάχιστον 2,5 ημερολογιακών ημερών ανά μήνα απασχόλησης. Ο τρόπος υπολογισμού της διάρκειας υπηρεσίας πρέπει να καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα. Οι δικαιολογημένες απουσίες από την εργασία δεν πρέπει να θεωρούνται ως ετήσια άδεια.

3. Κάθε συμφωνία παραίτησης από την ελάχιστη ετήσια άδεια μετ' αποδοχών που ορίζεται στο παρόν Πρότυπο, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που προβλέπει η αρμόδια αρχή, πρέπει να απαγορεύεται.

Οδηγία Β2.4 – Δικαίωμα αδείας

Οδηγία Β2.4.1 – Υπολογισμός αδείας

1. Υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα, η περίοδος εκτός υπηρεσίας θα πρέπει να υπολογίζεται ως μέρος της περιόδου υπηρεσίας.

2. Υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή τη συλλογική σύμβαση που εφαρμόζεται, η απουσία από την εργασία για παρακολούθηση εγκεκριμένου προγράμματος ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης ή για λόγους όπως ασθένεια, τραυματισμός ή μητρότητα, θα πρέπει να υπολογίζονται ως μέρος της περιόδου υπηρεσίας.

3. Το επίπεδο του μισθού κατά τη διάρκεια της ετήσιας άδειας θα πρέπει να είναι στο κανονικό επίπεδο αμοιβής του ναυτικού που προβλέπουν οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί ή η σύμβαση εργασίας του ναυτικού. Για ναυτικούς που εργάζονται για περιόδους μικρότερες του ενός έτους ή σε περίπτωση τερματισμού της σχέσης εργασίας, το δικαίωμα αδείας θα πρέπει να υπολογίζεται σε αναλογική βάση.

4. Τα ακόλουθα δεν θα πρέπει να υπολογίζονται ως μέρος της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών:

(α) δημόσιες και εθιμικές αργίες, αναγνωρισμένες ως τέτοιες από το Κράτος σημαίας, ανεξάρτητα εάν συμπίπτουν με την ετήσια άδεια μετ' αποδοχών ή όχι,

(β) περίοδοι ανικανότητας προς εργασία ως αποτέλεσμα ασθένειας, τραυματισμού ή μητρότητας, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα,

(γ) προσωρινή άδεια εξόδου στην ξηρά που χορηγείται σε ναυτικό σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας, και

(δ) αντισταθμιστική άδεια κάθε είδους, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα.

Οδηγία Β2.4.2 – Λήψη ετήσιας άδειας

1. Ο χρόνος λήψης της ετήσιας άδειας θα πρέπει, εκτός εάν καθορίζεται από κανονισμό, συλλογική σύμβαση, απόφαση διαιτησίας ή άλλα μέσα σύμφωνα με την εθνική πρακτική, να καθορίζεται από τον πλοιοκτήτη, κατόπιν διαβούλευσης και στο μέτρο του δυνατού, σε συμφωνία με τους ενδιαφερόμενους ναυτικούς ή τους εκπρόσωπούς τους.

2. Οι ναυτικοί θα πρέπει κατ' αρχήν να έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν την ετήσια άδεια στον τόπο με τον οποίο έχουν ουσιώδη σχέση, ο οποίος συνήθως θα είναι ο ίδιος με τον τόπο στον οποίο δικαιούνται να παλιννοστηθούν. Οι ναυτικοί δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να λαμβάνουν, χωρίς τη συγκατάθεσή τους, την ετήσια άδεια που τους οφείλεται σε άλλο τόπο, παρά μόνο υπό των διατάξεων της σύμβασης εργασίας τους ή των εθνικών νόμων ή κανονισμών.

3. Εάν οι ναυτικοί πρέπει να λάβουν την ετήσια άδειά τους σε τόπο διαφορετικό από αυτόν που επιτρέπεται από την παράγραφο 2 της παρούσας Οδηγίας, θα πρέπει να δικαιούνται δωρεάν μεταφορά στον τόπο όπου προσελήφθησαν ή ναυτολογήθηκαν, όποιος από τους δύο είναι πλησιέστερος στην οικία τους. Τα έξοδα συντήρησης και άλλα έξοδα που σχετίζονται ευθέως θα πρέπει να βαραίνουν τον πλοιοκτήτη. Ο χρόνος ταξιδιού δεν θα πρέπει να αφαιρείται από την ετήσια άδεια μετ' αποδοχών που οφείλεται στο ναυτικό.

4. Ο ναυτικός που λαμβάνει ετήσια άδεια θα πρέπει να ανακαλείται μόνο σε περιπτώσεις ακραίας επείγουσας ανάγκης και με τη συγκατάθεσή του.

Οδηγία Β2.4.3 – Διαίρεση και συσσώρευση

1. Η διαίρεση της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών σε μέρη ή η συσσώρευση εκείνης της ετήσιας άδειας που οφείλεται εντός ενός έτους μαζί με διαδοχική περίοδο άδειας, μπορεί να επιτραπεί από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα.

2. Υπό τους όρους της παραγράφου 1 της παρούσας Οδηγίας και εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε συμφωνία που έχει εφαρμογή στον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη και

ναυτικό, η ετήσια άδεια μετ' αποδοχών που προτείνεται στην παρούσα Οδηγία θα πρέπει να αποτελείται από συνεχή περίοδο.

Οδηγία Β2.4.4 – Νέοι ναυτικοί

1. Ιδιαίτερα μέτρα θα πρέπει να εξεταστούν όσον αφορά στους νέους ναυτικούς ηλικίας μικρότερης των 18 ετών, οι οποίοι υπηρέτησαν, χωρίς άδεια, έξι μήνες ή οποιαδήποτε άλλη μικρότερη χρονική περίοδο σύμφωνα με συλλογική σύμβαση ή σύμβαση εργασίας ναυτικού, σε πλοίο που δραστηριοποιείται στο εξωτερικό και το οποίο δεν επέστρεψε κατά τον χρόνο αυτό στη χώρα κατοικίας τους και δεν θα επιστρέψει για τους επόμενους τρεις μήνες του ταξιδιού. Τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να αποτελούνται από τη δωρεάν παλιννόστησή τους στον τόπο αρχικής πρόσληψης στη χώρα κατοικίας τους με σκοπό να λάβουν οποιαδήποτε άδεια δικαιούνται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Κανονισμός 2.5 – Παλιννόστηση

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί μπορούν να επιστρέφουν στη χώρα τους

1. Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα δωρεάν παλιννόστησης στις περιστάσεις και υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει ο Κώδικας.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να παρέχουν χρηματοοικονομική ασφάλεια για να εξασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί παλιννοστούνται δεόντως σύμφωνα με το Κώδικα.

Πρότυπο Α2.5 – Παλιννόστηση

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί στα πλοία που φέρουν τη σημαία του δικαιούνται παλιννόστηση στις ακόλουθες περιστάσεις:

(α) εάν η σύμβαση εργασίας των ναυτικών λήξει ενώ ευρίσκονται στο εξωτερικό,

(β) όταν η σύμβαση εργασίας των ναυτικών λυθεί:

(αα) από τον πλοιοκτήτη, ή

(ββ) από τον ναυτικό για αιτιολογημένους λόγους, και επίσης

(γ) όταν οι ναυτικοί δεν μπορούν πλέον να εκτελούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τη σύμβασης εργασίας ή δεν μπορεί να αναμένεται να τα εκτελέσουν υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν κατάλληλες διατάξεις στους νόμους και κανονισμούς του ή άλλα μέτρα ή στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας που να καθορίζουν:

(α) τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ναυτικοί δικαιούνται παλιννόστηση σύμφωνα με τις παραγράφους 1(β) και (γ) του παρόντος Προτύπου,

(β) τη μέγιστη διάρκεια των περιόδων υπηρεσίας επί του πλοίου μετά την πάροδο των οποίων ο ναυτικός δικαιούται παλιννόστηση – οι περίοδοι αυτές να είναι μικρότερες από 12 μήνες, και

(γ) τα ακριβή δικαιώματα που παρέχονται από τους πλοιοκτήτες για την παλιννόστηση, συμπεριλαμβανομένων αυτών που σχετίζονται με τους προορισμούς της παλιννόστησης, τον τρόπο μεταφοράς, τις δαπάνες που καλύπτονται και άλλες διευθετήσεις που πρέπει να γίνουν από τους πλοιοκτήτες.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να απαγορεύει στους πλοιοκτήτες να απαιτούν από τους ναυτικούς να δώσουν προκαταβολή έναντι του κόστους της παλιννόστησης κατά την έναρξη της απασχόλησής τους και επίσης να ανακτούν το κόστος της παλιννόστησης από το μισθό ή τα λοιπά δικαιώματα των ναυτικών, με εξαίρεση την περίπτωση που ο ναυτικός ευρέθη, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή άλλα μέτρα ή συλλογικές συμβάσεις που εφαρμόζονται, να τέλει σε σοβαρή αθέτηση των εργασιακών του υποχρεώσεων.

4. Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί δεν πρέπει να θίγουν κανένα δικαίωμα του πλοιοκτήτη να ανακτήσει το κόστος της παλιννόστησης υπό συμβατικών διακανονισμών με τρίτο μέρος.

5. Εάν πλοιοκτήτης αδυνατεί να προβεί σε διευθετήσεις ή να καλύψει το κόστος της παλιννόστησης ναυτικών που δικαιούνται να παλιννοστηθούν:

(α) η αρμόδια αρχή του Μέλους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο πρέπει να μεριμνήσει για την παλιννόστηση των εν λόγω ναυτικών. Εάν δεν το κατορθώσει, το Κράτος από το οποίο πρέπει να παλιννοστηθούν οι ναυτικοί ή το Κράτος του οποίου είναι υπήκοοι μπορεί να μεριμνήσει για την παλιννόστησή τους και να ανακτήσει το κόστος από το Μέλος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο,

(β) το Μέλος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο πρέπει να μπορεί να ανακτήσει τα έξοδα που προκύπτουν για την παλιννόστηση των ναυτικών από τον πλοιοκτήτη,

(γ) δαπάνες που προκύπτουν από την παλιννόστηση δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αποτελούν χρέωση για τους ναυτικούς, παρά μόνο όπως ορίζεται στις διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος Προτύπου.

6. Λαμβάνοντας υπόψη τα διεθνή όργανα που εφαρμόζονται, συμπεριλαμβανομένης της Διεθνούς Σύμβασης περί Σύλληψης Πλοίων, 1999, Μέλος το οποίο κατέβαλε το κόστος της παλιννόστησης σύμφωνα με τον παρόντα Κώδικα μπορεί να θέσει υπό κράτηση ή να ζητήσει την κράτηση των πλοίων του εν λόγω πλοιοκτήτη έως ότου αποζημιωθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος Προτύπου.

7. Κάθε Μέλος πρέπει να διευκολύνει την παλιννόστηση ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία που καταπλέουν στους λιμένες του ή που διέρχονται από τα χωρικά ή εσωτερικά του ύδατα, καθώς και την αντικατάστασή τους επί του πλοίου.

8. Ιδιαίτερα, Μέλος δεν πρέπει να αρνείται το δικαίωμα παλιννόστησης σε κανένα ναυτικό λόγω των οικονομικών συνθηκών του πλοιοκτήτη ή λόγω της ανικανότητας ή απροθυμίας του πλοιοκτήτη να αντικαταστήσει ναυτικό.

9. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί τα πλοία που υψώνουν τη σημαία του να φέρουν και να καθιστούν διαθέσιμο στους ναυτικούς αντίγραφο των εθνικών διατάξεων που εφαρμόζονται και αφορούν στην παλιννόστηση, γραμμένο σε κατάλληλη γλώσσα.

Οδηγία Β2.5 – Παλιννόστηση

Οδηγία Β2.5.1 – Δικαίωμα

1. Οι ναυτικοί θα πρέπει να δικαιούνται παλιννόστηση:

(α) στην περίπτωση που καλύπτεται από το Πρότυπο Α2.5, παράγραφος 1(α), κατά τη λήξη της περιόδου ειδοποίησης που δίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης εργασίας των ναυτικών,

(β) στις περιπτώσεις που καλύπτονται από το Πρότυπο Α2.5, παράγραφος 1(β) και (γ):

(αα) σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού ή άλλης ιατρικής κατάστασης που απαιτεί την παλιννόστησή τους εφόσον κριθούν ιατρικώς κατάλληλοι να ταξιδέψουν,

(ββ) σε περίπτωση ναυαγίου,

(γγ) σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να συνεχίσει να εκπληρώνει τις νομικές ή συμβατικές του υποχρεώσεις ως εργοδότης των ναυτικών, λόγω πτώχευσης, πώλησης του πλοίου, αλλαγής της νηολόγησης του πλοίου ή άλλου παρόμοιου λόγου,

(δδ) σε περίπτωση που το πλοίο κατευθύνεται σε πολεμική ζώνη, όπως ορίζεται από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή συμβάσεις εργασίας ναυτικών, στην οποία ο ναυτικός δεν συμφωνεί να μεταβεί,

(εε) σε περίπτωση τερματισμού ή διακοπής της απασχόλησης σύμφωνα με επιχειρηματική απόφαση ή συλλογική σύμβαση, ή τερματισμού της απασχόλησης για άλλο παρόμοιο λόγο.

2. Για τον προσδιορισμό της μέγιστης διάρκειας περιόδων υπηρεσίας επί του πλοίου μετά από τις οποίες ο ναυτικός δικαιούται παλιννόστηση, σύμφωνα με τον παρόντα Κώδικα, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη παράγοντες που επηρεάζουν το εργασιακό περιβάλλον των ναυτικών. Κάθε Μέλος θα πρέπει να αναζητεί, όπου αυτό είναι δυνατόν, να μειώσει τις περιόδους αυτές εν όψει τεχνολογικών μεταβολών και εξελίξεων και μπορεί να καθοδηγείται από οποιεσδήποτε συστάσεις γίνονται επί του θέματος από τη Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή.

3. Τα κόστη που θα βαρύνουν τον πλοιοκτήτη για την παλιννόστηση υπό το Πρότυπο Α2.5 θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

(α) μεταφορά προς τον προορισμό που επελέγη για την παλιννόστηση σύμφωνα με την παράγραφο 6 της παρούσας Οδηγίας,

(β) ενδιαίτηση και διατροφή από τη στιγμή που οι ναυτικοί φεύγουν από το πλοίο έως ότου φθάσουν στον προορισμό παλιννόστησης,

(γ) μισθό και επιδόματα από τη στιγμή που οι ναυτικοί φεύγουν από το πλοίο έως ότου φθάσουν στον προορισμό παλιννόστησης, εάν αυτό προβλέπεται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από συλλογικές συμβάσεις,

(δ) μεταφορά 30 κιλών προσωπικών αποσκευών των ναυτικών στον προορισμό παλιννόστησης, και

(ε) ιατρική αγωγή, όταν είναι απαραίτητη, έως ότου οι ναυτικοί είναι ιατρικώς κατάλληλοι να ταξιδέψουν προς τον προορισμό παλιννόστησης.

4. Ο χρόνος αναμονής για την παλιννόστηση και ο χρόνος ταξιδιού προς τον τόπο παλιννόστησης δεν θα πρέπει να αφαιρούνται από την άδεια μετ' αποδοχών που παρέχεται στους ναυτικούς.

5. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να απαιτείται να συνεχίσουν να καλύπτουν το κόστος παλιννόστησης έως ότου οι ναυτικοί φθάσουν στον προορισμό που ορίζεται βάσει του παρόντος

Κώδικα ή έως ότου τους χορηγηθεί κατάλληλη εργασία σε πλοίο που κατευθύνεται σε έναν από τους εν λόγω προορισμούς.

6. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί από τους πλοιοκτήτες να αναλαμβάνουν την ευθύνη των διευθετήσεων για παλιννόστηση με κατάλληλα και ταχεία μέσα. Ο κανονικός τρόπος μεταφοράς θα πρέπει να είναι αεροπορικώς. Το Μέλος θα πρέπει να ορίζει τους προορισμούς στους οποίους θα παλιννοστηθούν οι ναυτικοί. Οι προορισμοί θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις χώρες με τις οποίες οι ναυτικοί θεωρείται ότι έχουν ουσιώδη σύνδεση, συμπεριλαμβανομένου:

(α) του τόπου στον οποίο ο ναυτικός συμφώνησε να προσληφθεί,

(β) του τόπου που ορίζεται από συλλογική σύμβαση,

(γ) της χώρας κατοικίας του ναυτικού, ή

(δ) άλλου τόπου που συμφωνείται αμοιβαία κατά το χρόνο πρόσληψης.

7. Οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν, μεταξύ των οριζόμενων προορισμών, τον τόπο στον οποίο θα παλιννοστηθούν.

8. Το δικαίωμα παλιννόστησης μπορεί να παραγραφεί εάν οι ενδιαφερόμενοι ναυτικοί δεν το διεκδικήσουν εντός εύλογης χρονικής περιόδου, που ορίζεται από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από συλλογικές συμβάσεις.

Οδηγία Β2.5.2 – Εφαρμογή από τα Μέλη

1. Κάθε δυνατή πρακτική συνδρομή θα πρέπει να παρέχεται σε ναυτικούς που αφέθηκαν σε ξένους λιμένες όσο εκκρεμεί η παλιννόστησή τους και, σε περίπτωση καθυστέρησης της παλιννόστησης ναυτικού, η αρμόδια αρχή του ξένου λιμένα θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο προξενικός ή τοπικός εκπρόσωπος του Κράτους σημαίας και του Κράτους εθνικότητας ή του Κράτους κατοικίας του ναυτικού, όπως αρμόζει, θα ενημερωθούν αμέσως.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξετάζει εάν έχει γίνει κατάλληλη πρόβλεψη:

(α) για την επιστροφή ναυτικών που εργάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία ξένης χώρας, οι οποίοι αποβιβάζονται σε ξένο λιμένα για λόγους για τους οποίους δεν είναι υπεύθυνοι:

(αα) προς τον λιμένα πρόσληψης του ναυτικού, ή

(ββ) προς λιμένα του Κράτους εθνικότητας ή του Κράτους κατοικίας του ναυτικού, όπως αρμόζει, ή

(γγ) προς άλλο λιμένα που έχει συμφωνηθεί μεταξύ του ναυτικού και του πλοιάρχου ή του πλοιοκτήτη, με την έγκριση της αρμόδιας αρχής ή βάσει άλλων κατάλληλων διασφαλίσεων,

(β) για την ιατρική μέριμνα και συντήρηση ναυτικών, που εργάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία ξένης χώρας, οι οποίοι αποβιβάστηκαν σε ξένο λιμένα λόγω ασθένειας ή τραυματισμού που συνέβη κατά την υπηρεσία στο πλοίο και όχι λόγω πράξης εκ προθέσεως ή εκούσιου σφάλματός τους.

3. Εάν, νέοι ναυτικοί ηλικίας μικρότερης των 18 ετών, αφού υπηρέτησαν σε πλοίο για τουλάχιστον τέσσερις μήνες κατά τη διάρκεια του πρώτου ταξιδιού τους στο εξωτερικό, καταστεί προφανές ότι δεν είναι κατάλληλοι για τη ζωή στη θάλασσα, θα πρέπει να έχουν την ευκαιρία να παλιννοστηθούν, χωρίς δική τους επιβάρυνση, από τον πρώτο κατάλληλο λιμένα προσέγγισης στον οποίο υπάρχουν προξενικές υπηρεσίες του Κράτους Σημαίας του πλοίου ή του Κράτους της χώρας εθνικότητας ή κατοικίας του νέου ναυτικού. Γνωστοποίηση της εν λόγω

παλιννόστησης, με τους σχετικούς λόγους, θα πρέπει να δοθεί στην αρχή που εξέδωσε τα έγγραφα που έδωσαν στους ναυτικούς τη δυνατότητα να αναλάβουν εργασία στη θάλασσα.

Κανονισμός 2.6 – Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί αποζημιώνονται όταν ένα πλοίο χαθεί ή βυθιστεί

1. Οι ναυτικοί δικαιούνται κατάλληλη αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού, απώλειας ή ανεργίας που απορρέει από την απώλεια ή τη βύθιση του πλοίου.

Πρότυπο Α2.6 – Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου

1. Κάθε Μέλος πρέπει να θεσπίσει κανόνες που να εξασφαλίζουν ότι, σε κάθε περίπτωση απώλειας ή βύθισης οποιουδήποτε πλοίου, ο πλοιοκτήτης θα καταβάλει σε κάθε ναυτικό επί του πλοίου αποζημίωση έναντι της ανεργίας που προκύπτει από την εν λόγω απώλεια ή βύθιση.

2. Οι κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου δεν πρέπει να θίγουν άλλα δικαιώματα που μπορεί να έχει ένας ναυτικός σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του εμπλεκόμενου Μέλους για απώλειες ή τραυματισμούς που απορρέουν από την απώλεια ή τη βύθιση ενός πλοίου.

Οδηγία Β2.6 – Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου

Οδηγία Β2.6.1 – Υπολογισμός αποζημίωσης έναντι ανεργίας

1. Η αποζημίωση έναντι ανεργίας που προκύπτει από τη βύθιση ή την απώλεια πλοίου θα πρέπει να καταβάλλεται για τις ημέρες κατά τη διάρκεια των οποίων ο ναυτικός παραμένει πράγματι άνεργος, στο ίδιο επίπεδο με τους μισθούς που καταβάλλονταν σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας, αλλά η πληρωτέα σε κάθε ένα ναυτικό συνολική αποζημίωση μπορεί να περιορίζεται σε μισθούς δύο μηνών.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί διαθέτουν τα ίδια ένδικα μέσα για την ανάκτηση των εν λόγω αποζημιώσεων, όπως διαθέτουν και για την ανάκτηση καθυστερούμενων μισθών που δικαιούνται από τη διάρκεια της υπηρεσίας τους.

Κανονισμός 2.7 – Επίπεδα στελέχωσης

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί εργάζονται επί πλοίων με επαρκές προσωπικό για την ασφαλή, αποτελεσματική και ασφαλή από έκνομες ενέργειες λειτουργία του πλοίου

1. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να έχουν επαρκή αριθμό ναυτικών που απασχολούνται επί του πλοίου για να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία λειτουργούν ασφαλώς, αποτελεσματικά και με ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια από έκνομες ενέργειες υπό όλες τις συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη το ενδιαφέρον σχετικά με την κόπωση των ναυτικών και την ιδιαίτερη φύση και συνθήκες του ταξιδιού.

Πρότυπο Α2.7 – Επίπεδα στελέχωσης

1. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να έχουν επαρκή αριθμό ναυτικών επί αυτών για να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία λειτουργούν ασφαλώς, αποτελεσματικά και με ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Κάθε πλοίο πρέπει να στελεχώνεται με πλήρωμα που να είναι επαρκές, όσον αφορά στον αριθμό και τα προσόντα, για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και η προστασία από έκνομες ενέργειες του πλοίου και του προσωπικού του υπό όλες τις συνθήκες λειτουργίας, σύμφωνα με το έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς στελέχωσης ή άλλο ισοδύναμο έγγραφο που έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή και για να συμμορφώνεται με τα πρότυπα της παρούσας Σύμβασης.

2. Κατά τον καθορισμό, την έγκριση ή την αναθεώρηση των επιπέδων στελέχωσης, η αρμόδια αρχή πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη αποφυγής ή ελαχιστοποίησης των υπερβολικών ωρών εργασίας για να εξασφαλιστεί επαρκής ανάπαυση και να περιοριστεί η κόπωση, καθώς και τις αρχές σε διεθνή όργανα που εφαρμόζονται, ειδικότερα εκείνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τα επίπεδα στελέχωσης.

3. Κατά τον καθορισμό των επιπέδων στελέχωσης, η αρμόδια αρχή πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλες τις απαιτήσεις του Κανονισμού 3.2 και του Προτύπου Α3.2 σχετικά με τη διατροφή και τη τροφοδοσία.

Οδηγία Β2.7 – Επίπεδα στελέχωσης

Οδηγία Β2.7.1 – Επίλυση διαφορών

1. Κάθε Μέλος πρέπει να διατηρεί ή να βεβαιώνεται ότι τηρείται επαρκής μηχανισμός για τη διερεύνηση και την επίλυση παραπόνων ή διαφορών σχετικά με τα επίπεδα στελέχωσης πλοίων.

2. Εκπρόσωποι των οργανώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών θα πρέπει να συμμετέχουν, με ή χωρίς άλλα πρόσωπα ή αρχές στη λειτουργία ενός τέτοιου μηχανισμού.

Κανονισμός 2.8 – Σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιρίες απασχόλησης για τους ναυτικούς

Σκοπός: Να προαχθεί η σταδιοδρομία και η ανάπτυξη των προσόντων και των ευκαιριών απασχόλησης των ναυτικών

1. Κάθε Μέλος πρέπει να διαθέτει εθνικές πολιτικές για την προώθηση της απασχόλησης στο ναυτιλιακό τομέα και την ενθάρρυνση της εξέλιξης της σταδιοδρομίας και της ανάπτυξης προσόντων και καλύτερων ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς που κατοικούν στην επικράτειά του.

Πρότυπο Α2.8 – Σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιρίες απασχόλησης για τους ναυτικούς

1. Κάθε Μέλος πρέπει να διαθέτει εθνικές πολιτικές που να ενθαρρύνουν τη σταδιοδρομία και την ανάπτυξη των προσόντων και των ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς, ώστε να παρέχεται στο ναυτιλιακό τομέα σταθερό και ικανό εργατικό δυναμικό.

2. Σκοπός των πολιτικών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου πρέπει να είναι να βοηθήσουν τους ναυτικούς να ενισχύσουν τις ικανότητες, τα προσόντα και τις ευκαιρίες απασχόλησής τους.

3. Κάθε Μέλος πρέπει, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, να θεσπίσει σαφείς στόχους για τον επαγγελματικό προσανατολισμό, κατάρτιση, επιμόρφωση και εκπαίδευση των ναυτικών, τα καθήκοντα των οποίων επί του πλοίου σχετίζονται κυρίως με την ασφαλή ναυσιπλοΐα και λειτουργία του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της συνεχούς κατάρτισης.

Οδηγία Β2.8 - Σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιρίες απασχόλησης για τους ναυτικούς

Οδηγία Β2.8.1 – Μέτρα για την προώθηση της σταδιοδρομίας και της ανάπτυξης προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς

1. Τα μέτρα για την επίτευξη των στόχων που παρατίθενται στο Πρότυπο Α2.8 θα μπορεί να περιλαμβάνουν:

(α) συμφωνίες, που προβλέπουν εξέλιξη της σταδιοδρομίας και ανάπτυξη προσόντων, με πλοιοκτήτη ή οργάνωση πλοιοκτητών, ή

(β) ρυθμίσεις για την προώθηση της απασχόλησης μέσω της δημιουργίας και της τήρησης μητρώων ή καταλόγων, ανά κατηγορίες των προσοντούχων ναυτικών, ή

(γ) προώθηση ευκαιριών, τόσο επί του πλοίου όσο και στην ξηρά, για περαιτέρω εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών, που παρέχονται για την ανάπτυξη των προσόντων και ικανοτήτων ούτως ώστε να εξασφαλιστεί και να διατηρηθεί η αξιοπρεπής εργασία, να βελτιωθούν οι ατομικές προοπτικές απασχόλησης και να καλυφθούν οι ανάγκες της μεταβαλλόμενης τεχνολογίας και των συνθηκών της αγοράς εργασίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Οδηγία Β2.8.2 – Μητρώο ναυτικών

1. Στις περιπτώσεις που μητρώα ή κατάλογοι διέπουν την απασχόληση των ναυτικών, τα εν λόγω μητρώα ή κατάλογοι θα πρέπει να περιλαμβάνουν όλες τις επαγγελματικές κατηγορίες ναυτικών κατά τον τρόπο που ορίζεται από την εθνική νομοθεσία ή πρακτική ή από συλλογική σύμβαση.

2. Οι ναυτικοί που είναι καταχωρημένοι στο εν λόγω μητρώο ή κατάλογο θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα πρόσληψης για θαλάσσια υπηρεσία.

3. Οι ναυτικοί που είναι καταχωρημένοι στο εν λόγω μητρώο ή κατάλογο θα πρέπει να απαιτείται να είναι διαθέσιμοι για εργασία κατά τον τρόπο που θα ορίζεται από την εθνική νομοθεσία ή πρακτική ή από συλλογική σύμβαση.

4. Στο βαθμό που το επιτρέπουν οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί, ο αριθμός των ναυτικών στα εν λόγω μητρώα ή καταλόγους θα πρέπει να αναθεωρείται κατά περιόδους ώστε να επιτυγχάνονται επίπεδα προσαρμοσμένα στις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

5. Όταν καθίσταται απαραίτητη η μείωση του αριθμού των ναυτικών στο εν λόγω μητρώο ή κατάλογο, θα πρέπει να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποφευχθούν ή

να ελαχιστοποιηθούν οι επιζήμιες επιπτώσεις στους ναυτικούς, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική και κοινωνική κατάσταση της ενδιαφερόμενης χώρας.

ΤΙΤΛΟΣ 3. ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ, ΔΙΑΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

Κανονισμός 3.1 – Ενδιαίτηση και εγκαταστάσεις αναψυχής

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν αξιοπρεπή ενδιαίτηση και υπηρεσίες αναψυχής επί του πλοίου

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του παρέχουν και διατηρούν αξιοπρεπείς εγκαταστάσεις ενδιαίτησης και υπηρεσίες αναψυχής για τους ναυτικούς που εργάζονται ή διαβιούν επί του πλοίου ή και τα δυο, σύμφωνες με την προαγωγή της υγείας και της ευημερίας των ναυτικών.

2. Οι απαιτήσεις του Κώδικα που εφαρμόζουν τον παρόντα Κανονισμό, οι οποίες σχετίζονται με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων, ισχύουν μόνο για πλοία που κατασκευάστηκαν κατά ή μετά την ημερομηνία που η παρούσα Σύμβαση τίθεται σε ισχύ για το ενδιαφερόμενο Μέλος. Για πλοία που κατασκευάστηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή, οι απαιτήσεις που σχετίζονται με την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που καθορίζονται με τη Σύμβαση για την Ενδιαίτηση των Πληρωμάτων, 1949 (Αναθεωρημένη) (Νο.92) και τη Σύμβαση για την Ενδιαίτηση των Πληρωμάτων (Συμπληρωματικές Διατάξεις), 1970 (Νο.133), συνεχίζουν να εφαρμόζονται στο βαθμό που ήταν σε εφαρμογή πριν από την εν λόγω ημερομηνία, σύμφωνα με το νόμο ή την πρακτική του ενδιαφερόμενου Μέλους. Ένα πλοίο πρέπει να θεωρείται ότι κατασκευάστηκε την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε η τρόπιδα ή όταν βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής.

3. Εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, κάθε απαίτηση από τροποποίηση του Κώδικα που σχετίζεται με την παροχή ενδιαίτησης και υπηρεσιών αναψυχής σε ναυτικούς εφαρμόζεται μόνο για πλοία που κατασκευάστηκαν κατά ή μετά την ημερομηνία που η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ για το ενδιαφερόμενο Μέλος.

Πρότυπο Α3.1 – Ενδιαίτηση και εγκαταστάσεις αναψυχής

1. Κάθε Μέλος πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που να απαιτούν από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του:

(α) να πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα ώστε να εξασφαλίζεται ότι οποιεσδήποτε ενδιαιτήσεις για ναυτικούς που εργάζονται ή διαβιούν επί του πλοίου ή και τα δύο, είναι ασφαλής, αξιοπρεπής και σύμφωνη με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Προτύπου, και

(β) να επιθεωρούνται για να εξασφαλίζεται η αρχική και συνεχής συμμόρφωση με τα πρότυπα αυτά.

2. Κατά την ανάπτυξη και εφαρμογή των νόμων και κανονισμών για την εφαρμογή του παρόντος Προτύπου, η αρμόδια αρχή, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, πρέπει:

(α) να λαμβάνει υπόψη τον Κανονισμό 4.3 και τις διατάξεις του αντίστοιχου Κώδικα για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την αποφυγή ατυχημάτων, υπό το φως των ιδιαίτερων αναγκών των ναυτικών που διαβιούν και εργάζονται επί του πλοίου, και

(β) να λαμβάνει δεόντως υπόψη τις οδηγίες που περιέχονται στο Μέρος Β του παρόντος Κώδικα.

3. Οι επιθεωρήσεις που απαιτούνται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5.1.4 πρέπει να διεξάγονται όταν:

(α) ένα πλοίο νηολογείται ή επανανηολογείται, ή

(β) η ενδιαίτηση του ναυτικού σε ένα πλοίο έχει ουσιαστικώς μεταβληθεί.

4. Η αρμόδια αρχή πρέπει να δίνει ιδιαίτερη προσοχή ώστε να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης που σχετίζονται με:

(α) το μέγεθος των δωματίων και των άλλων χώρων ενδιαίτησης,

(β) θέρμανση και εξαερισμό,

(γ) θόρυβο και δονήσεις και άλλους περιβαλλοντικούς παράγοντες,

(δ) εγκαταστάσεις υγιεινής,

(ε) φωτισμό, και

(στ) νοσοκομειακές εγκαταστάσεις.

5. Η αρμόδια αρχή κάθε Μέλους πρέπει να απαιτεί τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα για την ενδιαίτηση και τις υπηρεσίες αναψυχής επί του πλοίου, τα οποία παρατίθενται στις παραγράφους 6 έως 17 του παρόντος Προτύπου.

6. Όσον αφορά στις γενικές απαιτήσεις για την ενδιαίτηση:

(α) πρέπει να υπάρχει επαρκές ελεύθερο ύψος σε όλες τις ενδιαιτήσεις ναυτικών. Το ελάχιστο επιτρεπτό ελεύθερο ύψος σε όλες τις ενδιαιτήσεις ναυτικών, όπου είναι απαραίτητη η πλήρης και ελεύθερη κίνηση, δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 203 εκατοστά. Η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει μια περιορισμένη μείωση του ύψους αυτού σε οποιοδήποτε χώρο ή τμήμα οποιουδήποτε χώρου σε εκείνες τις εγκαταστάσεις ενδιαίτησης όπου ικανοποιείται ότι η εν λόγω μείωση:

(αα) είναι εύλογη και

(ββ) δεν θα προκαλέσει δυσφορία στους ναυτικούς,

(β) οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης πρέπει να είναι επαρκώς μονωμένες,

(γ) σε πλοία πλην των επιβατηγών πλοίων, όπως ορίζονται στο Κανονισμό 2 (e) και (f) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, 1974, όπως τροποποιήθηκε (Σύμβαση "SOLAS"), οι κοιτώνες πρέπει να βρίσκονται άνω της γραμμής φόρτωσης στη μέση του πλοίου ή στην πρύμνη, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις στις οποίες το μέγεθος, ο τύπος ή η προτιθέμενη υπηρεσία του πλοίου καθιστά ανέφικτη κάθε άλλη τοποθεσία, που οι κοιτώνες μπορεί να βρίσκονται στο πρωραίο μέρος του πλοίου, αλλά σε καμία περίπτωση μπροστά από την φρακτή σύγκρουσης,

(δ) σε επιβατηγά πλοία και σε ειδικά πλοία που κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τον Κώδικα Ασφάλειας για Πλοία Ειδικού Σκοπού, 1983, του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού και τις επακόλουθες εκδόσεις του (εφεξής θα ονομάζονται "πλοία ειδικού σκοπού"), η αρμόδια αρχή μπορεί, υπό την προϋπόθεση ότι γίνονται ικανοποιητικές διευθετήσεις για το

φωτισμό και τον εξαερισμό, να επιτρέψει την τοποθέτηση των κοιτώνων κάτω από τη γραμμή φόρτωσης, αλλά σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να τοποθετούνται ακριβώς κάτω από τους διαδρόμους εργασίας,

(ε) δεν πρέπει να υπάρχουν άμεσα ανοίγματα προς τους κοιτώνες από τους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου ή από τα μαγειρεία, τις αποθήκες, τα στεγνωτήρια ή τους κοινόχρηστους χώρους υγιεινής. Το τμήμα της φρακτής που διαχωρίζει τους χώρους αυτούς από τους κοιτώνες και την εξωτερική φρακτή πρέπει να είναι αποτελεσματικώς κατασκευασμένο από ατσάλι ή άλλο εγκεκριμένη υλικό και να είναι υδατοστεγές και αεροστεγές,

(στ) τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή εσωτερικών διαφραγμάτων, διαχωριστικών και επιστρώσεων, δαπέδων και αρμών πρέπει να είναι κατάλληλα για το σκοπό αυτό και να συμβάλλουν στην εξασφάλιση υγιεινού περιβάλλοντος,

(ζ) πρέπει να παρέχεται κατάλληλος φωτισμός και επαρκής αποχέτευση,

(η) η ενδιαίτηση και οι υπηρεσίες αναψυχής και τροφοδοσίας πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του Κανονισμού 4.3 και τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα, για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την πρόληψη ατυχημάτων, σε σχέση με την πρόληψη κινδύνου έκθεσης σε επικίνδυνα επίπεδα θορύβου και δονήσεων και άλλων περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών επί των πλοίων και να παρέχουν ένα αποδεκτό επαγγελματικό περιβάλλον και περιβάλλον διαβίωσης επί του πλοίου για τους ναυτικούς.

7. Όσον αφορά στις απαιτήσεις για τον εξαερισμό και τη θέρμανση:

(α) οι κοιτώνες και οι τραπεζαρίες πρέπει να αερίζονται επαρκώς,

(β) τα πλοία, με εξαίρεση αυτά που ασχολούνται συνήθως με εμπόριο όπου μέτριες κλιματολογικές συνθήκες δεν απαιτούν αυτό, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κλιματισμό στις εγκαταστάσεις ενδιαίτησης των ναυτικών, σε κάθε χωριστό χώρο ραδιοεπικοινωνιών και σε κάθε κεντρική αίθουσα ελέγχου μηχανοστασίου,

(γ) όλοι οι χώροι υγιεινής πρέπει να έχουν εξαερισμό που καταλήγει στον ανοικτό αέρα, ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο μέρος του χώρου ενδιαίτησης, και

(δ) πρέπει να παρέχεται επαρκής θέρμανση μέσω κατάλληλου συστήματος θέρμανσης, με εξαίρεση τα πλοία που πραγματοποιούν αποκλειστικά ταξίδια σε τροπικά κλίματα.

8. Όσον αφορά στις απαιτήσεις φωτισμού, υπό τον όρο τυχόν ειδικών ρυθμίσεων που μπορεί να επιτρέπονται σε επιβατηγά πλοία, οι κοιτώνες και οι τραπεζαρίες πρέπει να φωτίζονται με φυσικό φως και να εφοδιάζονται με επαρκές τεχνητό φως.

9. Όταν απαιτούνται κοιτώνες επί των πλοίων, εφαρμόζονται οι ακόλουθες απαιτήσεις για τους κοιτώνες:

(α) σε πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων, πρέπει να παρέχεται ατομικός κοιτώνας για κάθε ναυτικό. Στην περίπτωση πλοίων ολικής χωρητικότητας μικρότερης από 3.000 ή πλοίων ειδικού σκοπού, η αρμόδια αρχή μπορεί να χορηγήσει εξαιρέσεις από την παρούσα απαίτηση, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών,

(β) πρέπει να παρέχονται ξεχωριστοί κοιτώνες για άνδρες και γυναίκες,

(γ) οι κοιτώνες πρέπει να έχουν επαρκές μέγεθος και κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να εξασφαλίζεται λογική άνεση και να διευκολύνεται η ευταξία,

(δ) πρέπει να παρέχεται ξεχωριστή κλίνη για κάθε ναυτικό σε κάθε περίπτωση,

(ε) οι ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις μιας κλίνης πρέπει να είναι τουλάχιστον 198 εκατοστά επί 80 εκατοστά,

(στ) σε μονής κλίνης κοιτώνες ναυτικών, το εμβαδόν του δαπέδου δεν πρέπει να είναι μικρότερο από:

(αα) 4,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000,

(ββ) 5,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας από 3.000 έως 10.000,

(γγ) 7 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας των 10.000 ή άνω,

(ζ) ωστόσο, για να παρέχονται κοιτώνες μονής κλίνης σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000, σε επιβατηγά πλοία και σε πλοία ειδικού σκοπού, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει μειωμένο εμβαδόν δαπέδου,

(η) σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων ειδικού σκοπού, οι κοιτώνες μπορούν να καταλαμβάνονται από δύο ναυτικούς το μέγιστο. Το εμβαδόν δαπέδου των εν λόγω κοιτώνων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 7 τετραγωνικά μέτρα,

(θ) σε επιβατηγά πλοία και πλοία ειδικού σκοπού, το εμβαδόν δαπέδου των κοιτώνων των ναυτικών που δεν εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου δεν πρέπει να είναι μικρότερο από:

(αα) 7,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που εξυπηρετούν δύο άτομα,

(ββ) 11,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που εξυπηρετούν τρία άτομα,

(γγ) 14,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που εξυπηρετούν τέσσερα άτομα,

(ι) σε πλοία ειδικού σκοπού, οι κοιτώνες μπορούν να στεγάζουν περισσότερα από τέσσερα άτομα. Το εμβαδόν δαπέδου των εν λόγω κοιτώνων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 3,6 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο,

(ια) σε πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων ειδικού σκοπού, οι κοιτώνες των ναυτικών που εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου, όπου δεν παρέχεται ιδιωτικό καθιστικό ή δωμάτιο ημέρας, πρέπει να έχουν εμβαδόν δαπέδου ανά άτομο που να μην είναι μικρότερο από:

(αα) 7,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000,

(ββ) 8,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας από 3.000 έως 10.000,

(γγ) 10 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας των 10.000 ή άνω,

(ιβ) σε επιβατηγά πλοία και πλοία ειδικού σκοπού, το εμβαδόν δαπέδου για τους ναυτικούς που εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου, όπου δεν παρέχεται ιδιωτικό καθιστικό ή δωμάτιο ημέρας, δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 7,5 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο για τους κατώτερους αξιωματικούς και από 8,5 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο για τους ανώτερους αξιωματικούς. Κατώτεροι αξιωματικοί θεωρούνται εκείνοι που απασχολούνται σε επιχειρησιακό επίπεδο και ανώτεροι εκείνοι που απασχολούνται σε διοικητικό επίπεδο,

(ιγ) ο πλοίαρχος, ο πρώτος μηχανικός και ο αρχαιότερος αξιωματικός ναυσιπλοΐας πρέπει να διαθέτουν, εκτός από τον κοιτώνα τους, ένα παρακείμενο καθιστικό, δωμάτιο ημέρας ή αντίστοιχο πρόσθετο χώρο. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εξαιρέσει τα πλοία με ολική

χωρητικότητα κάτω των 3.000 από την παρούσα απαίτηση ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών,

(ιδ) για κάθε ένοικο, η επίπλωση πρέπει να περιλαμβάνει ευρύχωρο ερμάριο ιματισμού (τουλάχιστον 475 λίτρων) και ένα συρτάρι ή αντίστοιχο χώρο τουλάχιστον 56 λίτρων. Εάν το συρτάρι είναι ενσωματωμένο στο ερμάριο, τότε ο συνδυασμένος ελάχιστος όγκος του ερμαρίου πρέπει να είναι 500 λίτρα. Πρέπει να διαθέτει ράφι και να μπορεί να κλειδώνεται από τον ένοικο για να εξασφαλίζεται η ιδιωτικότητα,

(ιε) κάθε κοιτώνας πρέπει να εφοδιάζεται με τραπέζι ή γραφείο, το οποίο μπορεί να είναι σταθερό, πτυσσόμενο ή συρόμενο και με άνετο κάθισμα, όπως αρμόζει.

10. Όσον αφορά στις απαιτήσεις των χώρων τραπεζαρίας:

(α) οι χώροι τραπεζαρίας πρέπει να βρίσκονται χωριστά από τους κοιτώνες και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο μαγειρείο. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εξαιρέσει τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000 από την παρούσα απαίτηση ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, και

(β) οι χώροι τραπεζαρίας πρέπει να έχουν επαρκές μέγεθος και άνεση και να είναι κατάλληλα επιπλωμένοι και εξοπλισμένοι (συμπεριλαμβανομένων των συνεχόμενων εγκαταστάσεων για αναψυχή), λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ναυτικών που είναι πιθανό να τους χρησιμοποιήσουν κάθε φορά. Πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για ξεχωριστές ή κοινές εγκαταστάσεις τραπεζαρίας, όπως αρμόζει.

11. Όσον αφορά στις απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις υγιεινής:

(α) όλοι οι ναυτικοί πρέπει να έχουν εύκολη πρόσβαση επί του πλοίου σε εγκαταστάσεις υγιεινής που πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα υγείας και υγιεινής και τα λογικά πρότυπα άνεσης, με παροχή ξεχωριστών εγκαταστάσεων υγιεινής για άνδρες και γυναίκες,

(β) πρέπει να υπάρχουν εγκαταστάσεις υγιεινής με εύκολη πρόσβαση από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας και τον χώρο του μηχανοστασίου ή κοντά στο κέντρο ελέγχου μηχανοστασίου. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εξαιρέσει τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000 από την παρούσα απαίτηση ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών,

(γ) σε όλα τα πλοία πρέπει να παρέχεται σε κατάλληλο χώρο τουλάχιστον ένα αποχωρητήριο, ένας νιπτήρας και μία μπανιέρα ή καταιωνιστήρας (ντους) ή και τα δύο για κάθε έξι άτομα ή λιγότερα, τα οποία δεν έχουν προσωπικές εγκαταστάσεις υγιεινής,

(δ) με εξαίρεση τα επιβατηγά πλοία, κάθε κοιτώνας πρέπει να διαθέτει νιπτήρα που υδροδοτείται με κρύο και ζεστό, γλυκό νερό, με εξαίρεση την περίπτωση που νιπτήρας έχει τοποθετηθεί στην ιδιωτική εγκατάσταση υγιεινής που παρέχεται,

(ε) στα επιβατηγά πλοία που πραγματοποιούν συνήθως ταξίδια διάρκειας όχι μεγαλύτερης των τεσσάρων ωρών, η αρμόδια αρχή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο ειδικών ρυθμίσεων ή μείωσης του αριθμού των απαιτούμενων εγκαταστάσεων, και

(στ) όλοι οι χώροι υγιεινής πρέπει να υδροδοτούνται με ζεστό και κρύο, γλυκό νερό.

12. Όσον αφορά στις απαιτήσεις νοσοκομειακών εγκαταστάσεων, τα πλοία που μεταφέρουν 15 ή περισσότερους ναυτικούς και πραγματοποιούν ταξίδι διάρκειας άνω των τριών ημερών, πρέπει να διαθέτουν ξεχωριστές νοσοκομειακές εγκαταστάσεις που να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ιατρικούς σκοπούς. Η αρμόδια αρχή μπορεί να χαλαρώσει την απαίτηση αυτή για πλοία που πραγματοποιούν παράκτιο εμπόριο. Κατά την έγκριση των νοσοκομειακών εγκαταστάσεων επί του πλοίου, η αρμόδια αρχή πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εγκαταστάσεις θα

έχουν, σε όλες τις καιρικές συνθήκες, εύκολη πρόσβαση, θα παρέχουν άνετη ενδιαίτηση αυτών που μένουν και θα συμβάλλουν στην παροχή άμεσης και κατάλληλης φροντίδας τους.

13. Κατάλληλα τοποθετημένες και εξοπλισμένες ευκολίες και μέσα πλυσίματος ιματισμού πρέπει να είναι διαθέσιμες.

14. Όλα τα πλοία πρέπει να διαθέτουν ένα χώρο ή χώρους στο ανοικτό κατάστρωμα στους οποίους οι ναυτικοί μπορούν να έχουν πρόσβαση όταν είναι εκτός υπηρεσίας και οι οποίοι έχουν επαρκή έκταση σε σχέση με το μέγεθος του πλοίου και τον αριθμό των ναυτικών επί αυτού.

15. Όλα τα πλοία πρέπει να διαθέτουν ξεχωριστούς χώρους γραφείων ή κοινό γραφείο του πλοίου για να χρησιμοποιείται από τα τμήματα καταστρώματος και μηχανής. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εξαιρέσει τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000 από την παρούσα απαίτηση ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

16. Πλοία που πραγματοποιούν τακτικά εμπόριο σε λιμένες που υπάρχουν πολλά κουνούπια πρέπει να εξοπλίζονται με κατάλληλες συσκευές, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.

17. Κατάλληλες εγκαταστάσεις αναψυχής, ευκολίες και υπηρεσίες για τους ναυτικούς, όπως προσαρμόστηκαν για να πληρούν τις ιδιαίτερες ανάγκες των ναυτικών που πρέπει να διαμένουν και να εργάζονται σε πλοία, πρέπει να παρέχονται επί των πλοίων προς όφελος όλων των ναυτικών, λαμβάνοντας υπόψη τον Κανονισμό 4.3 και τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την πρόληψη ατυχημάτων.

18. Η αρμόδια αρχή πρέπει να απαιτεί τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων επί των πλοίων, από τον πλοίαρχο ή υπό τη δικαιοδοσία του, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης των ναυτικών είναι καθαρές, αξιοπρεπώς κατοικήσιμες και ότι διατηρούνται σε καλή κατάσταση από άποψη επισκευών. Τα αποτελέσματα κάθε επιθεώρησης πρέπει να καταγράφονται και να είναι διαθέσιμα για έλεγχο.

19. Στη περίπτωση πλοίων όπου υπάρχει ανάγκη να ληφθούν υπόψη, άνευ διακρίσεων, τα ενδιαφέροντα ναυτικών που έχουν διαφορετικές και χαρακτηριστικές θρησκευτικές και κοινωνικές πρακτικές, η αρμόδια αρχή μπορεί, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να επιτρέψει δίκαια εφαρμοσμένες παρεκκλίσεις σε σχέση με το παρόν Πρότυπο, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω παρεκκλίσεις δεν καταλήγουν σε συνολικές εγκαταστάσεις λιγότερο ευνοϊκές από αυτές στις οποίες θα οδηγούσε η εφαρμογή του παρόντος Προτύπου.

20. Κάθε Μέλος μπορεί, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να εξαιρέσει πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 200, όπου είναι εύλογο να γίνει κάτι τέτοιο, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του πλοίου και τον αριθμό των ατόμων επί αυτού, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των ακόλουθων διατάξεων του παρόντος Προτύπου:

(α) τις παραγράφους 7 (β), 11 (δ) και 13, και

(β) την παράγραφο 9 (στ) και (η) έως (ιβ) συμπεριλαμβανομένων, όσον αφορά μόνο στο εμβαδόν δαπέδου.

21. Τυχόν εξαιρέσεις σε σχέση με τις απαιτήσεις του παρόντος Προτύπου μπορεί να γίνουν μόνο όταν επιτρέπονται ρητά από το παρόν Πρότυπο και μόνο για συγκεκριμένες περιστάσεις, κατά τις οποίες οι εξαιρέσεις αυτές μπορεί σαφώς να δικαιολογηθούν για σοβαρούς λόγους και υπό τον όρο της προστασίας της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών.

Οδηγία Β3.1 – Ενδιαίτηση και εγκαταστάσεις αναψυχής

Οδηγία Β3.1.1 – Σχεδιασμός και κατασκευή

1. Τα εξωτερικά διαφράγματα των κοιτώνων και των τραπεζαριών πρέπει να είναι κατάλληλα μονωμένα. Όλες οι επενδύσεις των μηχανημάτων και όλα τα διαφράγματα οριοθέτησης των μαγειρείων και άλλων χώρων, όπου παράγεται θερμότητα, θα πρέπει να είναι κατάλληλα μονωμένα όπου υπάρχει πιθανότητα προκληθέντων επιδράσεων θερμότητας σε παρακείμενους χώρους ενδιαίτησης ή διαδρόμους. Θα πρέπει να λαμβάνονται επίσης μέτρα για την παροχή προστασίας από τις επιδράσεις της θερμότητας των σωλήνων ατμού ή ζεστού νερού ή και των δύο.

2. Οι κοιτώνες, οι τραπεζαρίες, οι χώροι αναψυχής και οι διάδρομοι στους χώρους ενδιαίτησης θα πρέπει να είναι κατάλληλα μονωμένοι για την πρόληψη υγρασίας ή υπερθέρμανσης.

3. Οι επιφάνειες των διαφραγμάτων και των οροφών θα πρέπει να είναι από υλικό με επιφάνεια που να διατηρείται εύκολα καθαρή. Καμία μορφή κατασκευής που ενδέχεται να συντελεί στην ανάπτυξη παρασίτων δεν πρέπει να χρησιμοποιείται.

4. Οι επιφάνειες των διαφραγμάτων και των οροφών στους κοιτώνες και στις τραπεζαρίες θα πρέπει να μπορούν να διατηρούνται εύκολα καθαρές και να είναι ανοιχτόχρωμες, με ανθεκτικό, μη τοξικό φινίρισμα.

5. Τα καταστρώματα σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης ναυτικών θα πρέπει να είναι από εγκεκριμένο υλικό και κατασκευή και θα πρέπει να διαθέτουν μη ολισθηρή επιφάνεια, μη διαπερατή από υγρασία και που να διατηρείται εύκολα καθαρή.

6. Όταν τα δάπεδα κατασκευάζονται από σύνθετα υλικά, οι αρμοί με τις πλευρές θα πρέπει να ενισχύονται ώστε να αποφεύγονται οι ρωγμές.

Οδηγία Β3.1.2 – Αερισμός

1. Το σύστημα αερισμού για τους κοιτώνες και τις τραπεζαρίες θα πρέπει να ελέγχεται ούτως ώστε να διατηρεί τον αέρα σε ικανοποιητική κατάσταση και να εξασφαλίζει επαρκή κίνηση του αέρα σε όλες τις καιρικές και κλιματολογικές συνθήκες.

2. Τα συστήματα κλιματισμού, είτε τύπου με κεντρική είτε με ατομική μονάδα, θα πρέπει να είναι σχεδιασμένα ούτως ώστε:

(α) να διατηρούν τον αέρα σε ικανοποιητική θερμοκρασία και σχετική υγρασία σε σύγκριση με τις συνθήκες του εξωτερικού αέρα, να εξασφαλίζουν επάρκεια αλλαγών αέρα σε όλους τους κλιματιζόμενους χώρους, να λαμβάνουν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των εργασιών στη θάλασσα και να μην παράγουν υπερβολικούς θορύβους ή δονήσεις, και

(β) να διευκολύνουν τον εύκολο καθαρισμό και την απολύμανση για την πρόληψη ή τον έλεγχο μετάδοσης ασθενειών.

3. Κινητήρια δύναμη για τη λειτουργία του κλιματισμού και άλλων μέσων αερισμού, που απαιτείται από τις προηγούμενες παραγράφους της παρούσας Οδηγίας, θα πρέπει να είναι διαθέσιμη συνεχώς όταν οι ναυτικοί διαβιούν ή εργάζονται επί του πλοίου και εφόσον απαιτούν οι συνθήκες. Ωστόσο, η εν λόγω δύναμη δεν χρειάζεται να παρέχεται από πηγή έκτακτης ανάγκης.

Οδηγία Β3.1.3 – Θέρμανση

1. Το σύστημα θέρμανσης των χώρων ενδιαίτησης των ναυτικών θα πρέπει να λειτουργεί συνεχώς όταν οι ναυτικοί διαβιούν ή εργάζονται επί του πλοίου και οι συνθήκες απαιτούν τη χρήση του.

2. Σε όλα τα πλοία, όπου απαιτείται σύστημα θέρμανσης, η θέρμανση θα πρέπει να παρέχεται μέσω ζεστού νερού, θερμού αέρα, ηλεκτρισμού, ατμού ή ισοδύναμου μέσου. Ωστόσο, εντός του χώρου ενδιαίτησης, δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται ο ατμός ως μέσο μετάδοσης θερμότητας. Το σύστημα θέρμανσης θα πρέπει να μπορεί να διατηρεί τη θερμοκρασία των χώρων ενδιαίτησης των ναυτικών σε ικανοποιητικό επίπεδο υπό κανονικές καιρικές και κλιματολογικές συνθήκες, οι οποίες είναι πιθανό να αντιμετωπισθούν κατά τον πλου που εκτελεί το πλοίο. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να ορίσει το πρότυπο που πρέπει να παρέχεται.

3. Θερμικά σώματα και άλλες συσκευές θέρμανσης θα πρέπει να τοποθετούνται κατάλληλα και, όπου είναι απαραίτητο, να καλύπτονται για την αποφυγή κινδύνου πυρκαγιάς ή κινδύνου ή δυσφορίας των ενοίκων.

Οδηγία Β3.1.4 – Φωτισμός

1. Σε όλα τα πλοία θα πρέπει να παρέχεται ηλεκτρικός φωτισμός στους χώρους ενδιαίτησης των ναυτικών. Εάν δεν υπάρχουν δύο ανεξάρτητες πηγές ηλεκτρισμού για φωτισμό, επιπρόσθετος φωτισμός θα πρέπει να παρέχεται με κατάλληλα κατασκευασμένους λαμπτήρες ή συσκευές φωτισμού για έκτακτη χρήση.

2. Στους κοιτώνες, ένας ηλεκτρικός λαμπτήρας ανάγνωσης θα πρέπει να είναι εγκατεστημένος στην κεφαλή κάθε κλίνης.

3. Κατάλληλα πρότυπα φυσικού και τεχνητού φωτός θα πρέπει να ορίζονται από την αρμόδια αρχή.

Οδηγία Β3.1.5 – Κοιτώνες

1. Πρέπει να υπάρχουν κατάλληλες διευθετήσεις των κλινών επί του πλοίου, ώστε να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή άνεση στο ναυτικό και σε οποιοδήποτε σύντροφο ενδεχομένως τον συνοδεύει.

2. Όπου το μέγεθος του πλοίου, η δραστηριότητα στην οποία θα απασχοληθεί και ο σχεδιασμός του το καθιστούν εύλογο και εφικτό, οι κοιτώνες θα πρέπει να σχεδιάζονται και να εξοπλίζονται με ατομική εγκατάσταση υγιεινής, συμπεριλαμβανομένου αποχωρητηρίου, ούτως ώστε να παρέχεται εύλογη άνεση στους ενοίκους και να διευκολύνεται η ευταξία.

3. Στο βαθμό που αυτό είναι πρακτικά δυνατό, οι κοιτώνες των ναυτικών θα έχουν διάταξη τέτοια ώστε να χωρίζονται οι φυλακές και κανένας ναυτικός που εργάζεται κατά την ημέρα να μη μοιράζεται το δωμάτιο με εκείνους που εκτελούν φυλακές.

4. Στην περίπτωση ναυτικών που εκτελούν καθήκοντα υπαξιωματικών, δεν θα πρέπει να υπάρχουν περισσότερα από δύο άτομα ανά κοιτώνα.

5. Θα πρέπει να εξετάζεται η δυνατότητα επέκτασης της διευκόλυνσης που αναφέρεται στο Πρότυπο Α3.1, παράγραφος 9 (ιγ), στον δεύτερο μηχανικό, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατό.

6. Ο χώρος που καταλαμβάνουν οι κλίνες και τα ερμάρια, οι συρταριέρες και τα καθίσματα θα πρέπει να περιλαμβάνεται στη μέτρηση του εμβαδού του δαπέδου. Μικροί ή ακανόνιστου σχήματος χώροι, που δεν συμβάλλουν αποτελεσματικά στο διαθέσιμο χώρο για ελεύθερη κίνηση και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την εγκατάσταση επίπλων, θα πρέπει να εξαιρούνται.

7. Οι κλίνες δεν θα πρέπει να τοποθετούνται σε σειρές άνω των δύο (η μια πάνω στην άλλη). Σε περίπτωση που οι κλίνες τοποθετούνται κατά μήκος της πλευράς του πλοίου, θα πρέπει να υπάρχει μόνο μία σειρά όπου υπάρχει παραφωτίδα (φινιστρίνι) πάνω από μία κλίνη.

8. Η κάτω κλίνη σε διπλή σειρά (κάθετης διάταξης) δεν θα πρέπει να απέχει λιγότερο από 30 εκατοστά από το δάπεδο. Η άνω κλίνη θα πρέπει να τοποθετείται περίπου στο μέσο της απόστασης μεταξύ της κάτω πλευράς της κάτω κλίνης και της κατώτερης πλευράς των δοκών του ανώτερου καταστρώματος (οροφής).

9. Το πλαίσιο και το προστατευτικό ξύλο (προς αποφυγή πτώσης), εάν υπάρχουν, της κλίνης θα πρέπει να είναι από εγκεκριμένο υλικό, σκληρό, λείο, που δεν θα είναι πιθανό να υποστεί διάβρωση ή να συντελέσει στη ανάπτυξη παρασίτων.

10. Εάν χρησιμοποιούνται κυλινδρικά πλαίσια για την κατασκευή κλινών, θα πρέπει να είναι πλήρως σφραγισμένα και χωρίς διατρήσεις που θα παρείχαν πρόσβαση σε παράσιτα.

11. Κάθε κλίνη θα πρέπει να διαθέτει αναπαυτικό στρώμα, του οποίου η κάτω πλευρά θα είναι ενισχυμένη ή συνδυασμένο στρώμα με ενίσχυση, που θα διαθέτει ελατήρια στην κάτω πλευρά του ή στρώμα με ελατήρια. Το στρώμα και το υλικό ενίσχυσης που χρησιμοποιείται θα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από εγκεκριμένο υλικό. Δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται υλικό γεμίσματος που ενδέχεται να βοηθά στην ανάπτυξη παρασίτων.

12. Όταν μία κλίνη είναι τοποθετημένη πάνω από άλλη, ένα χώρισμα αδιαπέραστο από τη σκόνη θα πρέπει να τοποθετείται κάτω από το στρώμα ή το πλέγμα με τα ελατήρια της πάνω κλίνης.

13. Η επίπλωση θα πρέπει να είναι από λείο, σκληρό υλικό, που δεν είναι πιθανό να στρεβλωθεί ή να διαβρωθεί.

14. Οι κοιτώνες θα πρέπει να διαθέτουν κουρτίνες ή αντίστοιχο μέσο για τις παραφωτίδες.

15. Οι κοιτώνες θα πρέπει να διαθέτουν καθρέφτη, μικρά ερμάρια για τα απαραίτητα είδη μπάνιου, ράφι βιβλίων και επαρκή αριθμό κρεμαστρών.

Οδηγία Β3.1.6 – Τραπεζαρίες

1. Οι τραπεζαρίες μπορεί να είναι είτε κοινές είτε ξεχωριστές. Η απόφαση για αυτό το θέμα θα πρέπει να λαμβάνεται ύστερα από διαβούλευση με τους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών και θα υπόκειται στην έγκριση της αρμόδιας αρχής. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη παράγοντες, όπως το μέγεθος του πλοίου και οι διαφορετικές πολιτιστικές, θρησκευτικές και κοινωνικές ανάγκες των ναυτικών.

2. Όπου πρέπει να παρέχονται ξεχωριστές τραπεζαρίες στους ναυτικούς, τότε θα πρέπει να παρέχονται ξεχωριστές τραπεζαρίες για:

(α) τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς, και

(β) τους υπαξιωματικούς και άλλους ναυτικούς.

3. Σε πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων, το εμβαδόν δαπέδου των τραπεζαριών των ναυτικών δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 1,5 τετραγωνικό μέτρο ανά άτομο της σχεδιασμένης χωρητικότητας θέσεων.

4. Σε όλα τα πλοία, οι τραπεζαρίες θα πρέπει να είναι εξοπλισμένες με τραπέζια και κατάλληλα καθίσματα, σταθερά ή κινητά, επαρκή για να εξυπηρετήσουν ταυτόχρονα το μεγαλύτερο αριθμό των ναυτικών που είναι πιθανό να τα χρησιμοποιήσει σε οποιαδήποτε στιγμή.

5. Όταν οι ναυτικοί είναι επί του πλοίου θα πρέπει να είναι συνεχώς διαθέσιμα τα εξής:

(α) ψυγείο, που θα πρέπει να βρίσκεται σε κατάλληλη θέση και να έχει επαρκή χωρητικότητα για τον αριθμό των προσώπων που χρησιμοποιούν την τραπεζαρία ή τις τραπεζαρίες,

(β) ευκολίες για ζεστά ροφήματα και

(γ) εγκαταστάσεις κρύου νερού.

6. Όταν οι διαθέσιμες αποθήκες επιτραπέζιων σκευών δεν είναι προσβάσιμες από τις τραπεζαρίες, θα πρέπει να παρέχονται κατάλληλα ερμάρια για τα σκεύη και κατάλληλες εγκαταστάσεις για την πλύση τους.

7. Οι επιφάνειες των τραπεζιών και των καθισμάτων θα πρέπει να είναι από υλικό ανθεκτικό στην υγρασία.

Οδηγία Β3.1.7 – Εγκαταστάσεις υγιεινής

1. Οι νιπτήρες και οι μπανιέρες θα πρέπει να έχουν κατάλληλο μέγεθος και να είναι κατασκευασμένοι από εγκεκριμένο υλικό με λεία επιφάνεια που δεν ραγίζει, δεν αποφλοιώνεται και δεν διαβρώνεται.

2. Όλα τα αποχωρητήρια θα πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου και να είναι εφοδιασμένα με σύστημα παροχής νερού με πίεση ή άλλο κατάλληλο μέσο έκπλυσης με πίεση, όπως με αέρα, που να είναι διαθέσιμα συνεχώς και να ελέγχονται ανεξάρτητα.

3. Οι εγκαταστάσεις υγιεινής που προορίζονται για χρήση από περισσότερα του ενός πρόσωπα θα πρέπει να πληρούν τα ακόλουθα:

(α) τα δάπεδα θα πρέπει να είναι από εγκεκριμένο ανθεκτικό υλικό, μη διαπερατό από υγρασία και θα πρέπει να διαθέτουν κατάλληλη αποχέτευση,

(β) οι φρακτές θα πρέπει να είναι από χάλυβα ή από άλλο εγκεκριμένο υλικό και θα πρέπει να είναι υδατοστεγείς έως τουλάχιστον 23 εκατοστά πάνω από το επίπεδο του καταστρώματος,

(γ) οι χώροι θα πρέπει να έχουν επαρκή φωτισμό, θέρμανση και αερισμό,

(δ) τα αποχωρητήρια θα πρέπει να βρίσκονται σε προσιτή θέση σε σχέση με τους κοιτώνες και τους χώρους πλύσης, αλλά χωριστά από αυτούς, δίχως άμεση πρόσβαση από τους κοιτώνες ή από διάδρομο μεταξύ κοιτώνων και αποχωρητηρίων για τα οποία δεν υπάρχει άλλη πρόσβαση. Η παρούσα απαίτηση δεν ισχύει όταν το αποχωρητήριο βρίσκεται σε ιδιαίτερο χώρο μεταξύ δύο κοιτώνων που φιλοξενούν συνολικά όχι περισσότερους από τέσσερις ναυτικούς, και

(ε) όταν υπάρχουν περισσότερες από ένα αποχωρητήρια σε έναν χώρο, θα πρέπει να διαχωρίζονται επαρκώς για να εξασφαλίζεται η ιδιωτικότητα.

4. Τα μέσα και ευκολίες πλυσίματος ιματισμού που παρέχονται για χρήση από τους ναυτικούς θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

(α) πλυντήρια,

(β) στεγνωτήρια ή επαρκώς θερμαινόμενα και αεριζόμενα δωμάτια στεγνώματος, και

(γ) σίδερα και σιδερώστρες ή αντίστοιχες συσκευές.

Οδηγία Β3.1.8 – Νοσοκομειακές εγκαταστάσεις

1. Οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις θα πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να διευκολύνουν την πρόσβαση για παροχή ιατρικής συμβουλής και πρώτων βοηθειών και να βοηθούν στην πρόληψη της μετάδοσης μολυσματικών ασθενειών.

2. Η διαρρύθμιση της εισόδου, των κλινών, του φωτισμού, του αερισμού, της θέρμανσης και της παροχής νερού θα πρέπει να είναι σχεδιασμένη κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζει την άνεση και να διευκολύνει τη θεραπευτική αγωγή των ασθενών.

3. Ο αριθμός των νοσοκομειακών κλινών που απαιτείται θα πρέπει να καθορίζεται από την αρμόδια αρχή.

4. Εγκαταστάσεις υγιεινής θα πρέπει να παρέχονται, για την αποκλειστική χρήση των ασθενών των νοσοκομειακών εγκαταστάσεων, είτε ως τμήμα της εγκατάστασης είτε σε στενή εγγύτητα με αυτή. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις υγιεινής θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον ένα αποχωρητήριο, ένα νιπτήρα και μία μπανιέρα ή καταιωνιστήρα (ντους).

Οδηγία Β3.1.9 – Λοιπές εγκαταστάσεις

1. Όπου παρέχονται ξεχωριστές εγκαταστάσεις για να αλλάζει ρούχα το προσωπικό του μηχανοστασίου θα πρέπει:

(α) να βρίσκονται εκτός του μηχανοστασίου αλλά με εύκολη πρόσβαση σε αυτό, και

(β) να διαθέτουν ατομικά ερμάρια ρούχων, καθώς και μπανιέρες ή καταιωνιστήρες (ντους) ή και τα δύο και νιπτήρες που υδροδοτούνται με ζεστό και κρύο, γλυκό νερό.

Οδηγία Β3.1.10 – Κλινοσκεπάσματα, σκεύη τραπεζαρίας και διάφορες διατάξεις

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξετάσει την εφαρμογή των ακόλουθων αρχών:

(α) καθαρά κλινοσκεπάσματα και σκεύη τραπεζαρίας θα πρέπει να παρέχονται από τον πλοιοκτήτη σε όλους τους ναυτικούς για χρήση επί του πλοίου κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας στο πλοίο και οι εν λόγω ναυτικοί θα πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την επιστροφή τους σε χρόνο που ορίζεται από τον πλοίαρχο και κατά την ολοκλήρωση της υπηρεσίας στο πλοίο,

(β) τα κλινοσκεπάσματα θα πρέπει να είναι καλής ποιότητας και τα πιάτα, τα ποτήρια και τα λοιπά σκεύη τραπεζαρίας θα πρέπει να είναι από εγκεκριμένο υλικό που να μπορεί να καθαρίζεται εύκολα, και

(γ) πετσέτες, σαπούνι και χαρτί υγιεινής για όλους τους ναυτικούς θα πρέπει να παρέχονται από τον πλοιοκτήτη.

Οδηγία Β3.1.11 – Εγκαταστάσεις αναψυχής, αλληλογραφία και διευθέτηση επισκέψεων στο πλοίο

1. Οι εγκαταστάσεις και οι υπηρεσίες αναψυχής θα πρέπει να αναθεωρούνται συχνά για να εξασφαλίζεται ότι είναι κατάλληλες ενόψει των μεταβολών στις ανάγκες των ναυτικών που απορρέουν από τις τεχνικές, λειτουργικές και λοιπές εξελίξεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

2. Η επίπλωση των εγκαταστάσεων αναψυχής θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον μία βιβλιοθήκη και εγκαταστάσεις ανάγνωσης, γραφής, και όπου είναι πρακτικά δυνατόν, παιχνιδιών.

3. Σε συνδυασμό με το σχεδιασμό των εγκαταστάσεων αναψυχής, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξετάσει την παροχή αναψυκτηρίου.

4. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί η συμπερίληψη των ακόλουθων εγκαταστάσεων, χωρίς κόστος για τους ναυτικούς, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατόν:

(α) χώρου καπνιστών,

(β) παρακολούθησης τηλεόρασης και ακρόασης ραδιοφωνικών εκπομπών,

(γ) προβολής ταινιών, το απόθεμα των οποίων θα πρέπει να είναι επαρκές για τη διάρκεια του ταξιδιού και, όταν είναι απαραίτητο, να αλλάζει σε εύλογα διαστήματα,

(δ) αθλητικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού άσκησης, επιτραπέζιων παιχνιδιών και παιχνιδιών καταστρώματος,

(ε) όπου είναι δυνατόν, εγκαταστάσεων κολύμβησης,

(στ) βιβλιοθήκης που θα περιέχει επαγγελματικά και άλλα βιβλία, το απόθεμα των οποίων θα πρέπει να είναι αρκετό για τη διάρκεια του ταξιδιού και να αλλάζει σε εύλογα διαστήματα,

(ζ) εγκαταστάσεων για χειροτεχνίες ψυχαγωγίας,

(η) ηλεκτρονικού εξοπλισμού, όπως ραδιόφωνο, τηλεόραση, εγγραφέα εικόνας και ήχου (βίντεο), Ψηφιακό Ευέλικτο Δίσκο (DVD)/ Συμπακτωμένο Δίσκο (CD), προσωπικός υπολογιστής και λογισμικό και κασετόφωνο,

(θ) όπου αρμόζει, παροχή ποτών (bar) επί του πλοίου για τους ναυτικούς, εκτός εάν αυτό είναι αντίθετο με τα εθνικά, θρησκευτικά ή κοινωνικά έθιμα, και

(ι) εύλογη πρόσβαση σε τηλεφωνικές επικοινωνίες πλοίου – ξηράς και υπηρεσίες ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και διαδικτύου, όπου είναι διαθέσιμες, με εύλογες χρεώσεις για τη χρήση αυτών των υπηρεσιών.

5. Θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια για να εξασφαλίζεται ότι η αποστολή της αλληλογραφίας των ναυτικών είναι όσο το δυνατόν αξιόπιστη και ταχεία. Θα πρέπει επίσης να γίνουν προσπάθειες για να αποφεύγεται οι ναυτικοί να απαιτείται να καταβάλλουν πρόσθετα ταχυδρομικά τέλη όταν η αλληλογραφία πρέπει να επαναποσταλεί λόγω περιστάσεων πέραν του ελέγχου τους.

6. Θα πρέπει να εξεταστούν μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί, υπό τον όρο τυχόν εθνικών ή διεθνών νόμων ή κανονισμών που εφαρμόζονται, ότι όπου αυτό είναι δυνατόν και εύλογο οι ναυτικοί θα λαμβάνουν ταχέως άδεια για να τους επισκέπτονται οι σύντροφοι, οι συγγενείς και οι φίλοι τους επί του πλοίου όταν βρίσκεται σε λιμένα. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να ανταποκρίνονται σε οποιεσδήποτε ανησυχίες για άδειες ασφαλείας από έκνομες ενέργειες.

7. Θα πρέπει να εξεταστεί η πιθανότητα να επιτρέπεται στους ναυτικούς να συνοδεύονται από τους/τις συντρόφους τους, περιστασιακά στα ταξίδια, όταν αυτό είναι πρακτικά δυνατό και εύλογο. Οι εν λόγω σύντροφοι θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για ατυχήματα και ασθένεια. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να προσφέρουν κάθε δυνατή βοήθεια στους ναυτικούς για την πραγματοποίηση της εν λόγω ασφάλισης.

Οδηγία Β3.1.12 – Αποφυγή θορύβου και δονήσεων

1. Οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης και ψυχαγωγίας και τροφοδοσίας θα πρέπει να βρίσκονται όσο είναι πρακτικά δυνατόν πιο μακριά από τις μηχανές, τα δωμάτια πηδαλιουχίας, τα βαρούλκα καταστρώματος, τον εξοπλισμό αερισμού, θέρμανσης και κλιματισμού και λοιπά θορυβώδη μηχανήματα και συσκευές.

2. Ακουστική μόνωση ή άλλα κατάλληλα υλικά που απορροφούν τους ήχους θα πρέπει να χρησιμοποιούνται στην κατασκευή και το φινίρισμα των φρακτών, των οροφών και καταστρωμάτων εντός των χώρων παραγωγής θορύβων, καθώς και θύρες που κλείνουν αυτόματα και απομονώνουν τους θορύβους στους χώρους μηχανοστασίου.

3. Το μηχανοστάσιο και οι λοιποί χώροι μηχανημάτων θα πρέπει να εφοδιάζονται, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατό, με ηχομονωμένα δωμάτια κεντρικού ελέγχου για το προσωπικό του μηχανοστασίου. Οι χώροι εργασίας, όπως το μηχανουργείο, θα πρέπει να είναι μονωμένοι, στο μέτρο του εφικτού, από το γενικό θόρυβο του μηχανοστασίου και θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για τη μείωση του θορύβου κατά τη λειτουργία των μηχανημάτων.

4. Τα όρια των επιπέδων θορύβου για τους χώρους εργασίας και διαβίωσης θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις διεθνείς οδηγίες της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για τα επίπεδα εκθέσεως, συμπεριλαμβανομένων εκείνων του Κώδικα Πρακτικής της Δ.Ο.Ε. με τίτλο *Περιβαλλοντικοί παράγοντες στο χώρο εργασίας*, 2001 και, όπου εφαρμόζονται, με τη συγκεκριμένη προστασία που προτείνει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, και με οποιεσδήποτε επακόλουθες τροποποιητικές και συμπληρωματικές πράξεις για τα αποδεκτά επίπεδα θορύβου επί πλοίων. Αντίγραφο των πράξεων που εφαρμόζονται στην Αγγλική γλώσσα ή στη γλώσσα εργασίας του πλοίου θα πρέπει να φέρεται επί του πλοίου και να είναι προσβάσιμο στους ναυτικούς.

5. Καμία εγκατάσταση ενδιαίτησης ή ψυχαγωγίας ή τροφοδοσίας δεν θα πρέπει να είναι εκτεθειμένη σε υπερβολική δόνηση.

Κανονισμός 3.2 – Διατροφή και τροφοδοσία

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε τροφή καλής ποιότητας και πόσιμο νερό που παρέχονται υπό ρυθμισμένες συνθήκες υγιεινής

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίσει ότι τα πλοία που υψώνουν τη σημαία του φέρουν και παρέχουν τροφή και πόσιμο νερό κατάλληλης ποιότητας, θρεπτικής αξίας και ποσότητας, που καλύπτουν επαρκώς τις απαιτήσεις του πλοίου και λαμβάνουν υπόψη τις διαφορετικές πολιτιστικές και θρησκευτικές καταβολές.

2. Δωρεάν τροφή πρέπει να παρέχεται στους ναυτικούς επί πλοίου κατά τη διάρκεια της περιόδου απασχόλησής τους.

3. Οι ναυτικοί που εργάζονται ως μάγειροι του πλοίου με ευθύνη για την προετοιμασία του φαγητού πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι και να έχουν τα κατάλληλα προσόντα για τη θέση τους στο πλοίο.

Πρότυπο Α3.2 – Διατροφή και τροφοδοσία

1. Κάθε Μέλος πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς ή άλλα μέτρα για την παροχή ελάχιστων προτύπων για την ποσότητα και την ποιότητα του φαγητού και του πόσιμου νερού και για τα πρότυπα τροφοδοσίας που ισχύουν για τα γεύματα που παρέχονται στους ναυτικούς επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του, και πρέπει να αναλάβει εκπαιδευτικές δραστηριότητες για την προαγωγή της ενημέρωσης και της εφαρμογής των προτύπων που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του πληρούν τα ακόλουθα ελάχιστα πρότυπα:

(α) οι προμήθειες φαγητού και πόσιμου νερού, έχοντας υπόψη τον αριθμό των ναυτικών επί του πλοίου, τις θρησκευτικές τους απαιτήσεις και τις πολιτιστικές τους πρακτικές, που σχετίζονται με τη διατροφή και τη διάρκεια και τη φύση του ταξιδιού, πρέπει να είναι κατάλληλες όσον αφορά την ποσότητα, τη θρεπτική αξία, την ποιότητα και την ποικιλία,

(β) η οργάνωση και ο εξοπλισμός του τμήματος τροφοδοσίας πρέπει να είναι τέτοιοι που να επιτρέπουν την παροχή στους ναυτικούς επαρκών, ποικίλων και θρεπτικών γευμάτων, που ετοιμάζονται και σερβίρονται σε συνθήκες υγιεινής, και

(γ) το προσωπικό τροφοδοσίας πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο ή να έχει λάβει οδηγίες για τις θέσεις του.

3. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί που απασχολούνται ως μάγειροι των πλοίων είναι εκπαιδευμένοι, έχουν τα κατάλληλα προσόντα και κρίνονται ικανοί για τη θέση, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στους νόμους και τους κανονισμούς του σχετικού Μέλους.

4. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 3 του παρόντος Προτύπου πρέπει να περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση προγράμματος κατάρτισης εγκεκριμένου ή αναγνωρισμένου από την αρμόδια αρχή, το οποίο καλύπτει την πρακτική μαγειρική, την υγιεινή των τροφίμων και την προσωπική υγιεινή, την αποθήκευση των τροφίμων, τον έλεγχο των αποθεμάτων και την προστασία του περιβάλλοντος και την υγεία και ασφάλεια της τροφοδοσίας.

5. Σε πλοία που λειτουργούν με καθορισμένη στελέχωση κάτω των δέκα, δυνάμει του μεγέθους του πληρώματος ή του προτύπου της εμπορικής δραστηριότητας, μπορεί να μην υποχρεούνται από την αρμόδια αρχή να διαθέτουν πλήρως προσοντούχο μάγειρα, οποιοσδήποτε επεξεργάζεται τρόφιμα στο μαγειρείο πρέπει να είναι εκπαιδευμένος ή να έχει λάβει οδηγίες σε τομείς συμπεριλαμβανομένης της υγιεινής των τροφίμων και της προσωπικής υγιεινής, καθώς και του χειρισμού και της αποθήκευσης τροφίμων επί του πλοίου.

6. Σε περιπτώσεις εξαιρετικής ανάγκης, η αρμόδια αρχή μπορεί να εκδίδει εξαίρεση, που να επιτρέπει ένας μάγειρας που δεν είναι πλήρως προσοντούχος να υπηρετεί σε ένα συγκεκριμένο πλοίο για συγκεκριμένη περιορισμένη περίοδο, μέχρι τον επόμενο κατάλληλο λιμένα κατάπλου ή για περίοδο που δεν υπερβαίνει τον ένα μήνα, με την προϋπόθεση ότι το άτομο για το οποίο εκδόθηκε η εξαίρεση έχει εκπαιδευθεί ή λάβει οδηγίες σε τομείς συμπεριλαμβανομένης της υγιεινής των τροφίμων και της προσωπικής υγιεινής, καθώς και της διαχείρισης και της αποθήκευσης τροφίμων επί του πλοίου.

7. Σύμφωνα με τις διαδικασίες συνεχούς συμμόρφωσης που ορίζονται στον Τίτλο 5, η αρμόδια αρχή πρέπει να απαιτεί την πραγματοποίηση τακτικών τεκμηριωμένων επιθεωρήσεων επί πλοίων, από ή με εξουσιοδότηση του πλοιάρχου, όσον αφορά:

(α) τις προμήθειες τροφίμων και πόσιμου νερού,

(β) όλους τους χώρους και τον εξοπλισμό που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση και τη διαχείριση τροφίμων και πόσιμου νερού, και

(γ) το μαγειρείο και τον λοιπό εξοπλισμό για την προετοιμασία και την παροχή των γευμάτων.

8. Κανένας ναυτικός ηλικίας μικρότερης των 18 ετών δεν πρέπει να προσλαμβάνεται ή να απασχολείται ή να εργάζεται ως μάγειρας πλοίου.

Οδηγία Β3.2 – Διατροφή και τροφοδοσία

Οδηγία Β3.2.1 – Επιθεώρηση, εκπαίδευση, έρευνα και δημοσίευση

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει, σε συνεργασία με άλλες σχετικές υπηρεσίες και οργανισμούς, να συλλέγει ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τη διατροφή και τις μεθόδους αγοράς, αποθήκευσης, συντήρησης, παρασκευής και σερβιρίσματος τροφής, με ειδική αναφορά στις απαιτήσεις της τροφοδοσίας επί του πλοίου. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να είναι διαθέσιμες, χωρίς χρέωση ή με εύλογο κόστος, στους κατασκευαστές και τους εμπόρους των προμηθειών τροφίμων και εξοπλισμού πλοίων, σε πλοιάρχους, θαλαμηπόλους και μάγειρες και στις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Κατάλληλες μορφές δημοσιοποίησης, όπως εγχειρίδια, φυλλάδια, αφίσες, διαγράμματα ή διαφημίσεις σε εμπορικές εφημερίδες, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για το σκοπό αυτό.

2. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εκδίδει συστάσεις για την αποφυγή της σπατάλης τροφίμων, να διευκολύνει τη διατήρηση κατάλληλου υγειονομικού προτύπου και να εξασφαλίζει τη μέγιστη δυνατή ευκολία για εργασιακούς διακανονισμούς.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να συνεργάζεται με σχετικές υπηρεσίες και οργανισμούς για την ανάπτυξη εκπαιδευτικού υλικού και πληροφοριών επί του πλοίου, σχετικά με τις μεθόδους εξασφάλισης κατάλληλης προμήθειας τροφίμων και υπηρεσιών τροφοδοσίας.

4. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να συνεργάζεται στενά με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και με τις εθνικές ή τοπικές αρχές που ασχολούνται με ζητήματα διατροφής και υγείας και μπορεί, όπου αυτό είναι απαραίτητο, να χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες των εν λόγω αρχών.

Οδηγία Β3.2.2 – Μάγειροι πλοίων

1. Οι ναυτικοί θα πρέπει να πιστοποιούνται ως μάγειροι πλοίων μόνο εάν έχουν:

(α) θαλάσσια υπηρεσία για ελάχιστη περίοδο που θα καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, η οποία μπορεί να ποικίλει για να λαμβάνονται υπόψη τα υφιστάμενα σχετικά προσόντα ή εμπειρία,

(β) επιτύχει σε εξετάσεις που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή έχουν επιτύχει σε ισότιμη εξέταση στο πλαίσιο εγκεκριμένου πρόγραμμα εκπαίδευσης για μαγείρους.

2. Η καθορισμένη εξέταση μπορεί να διεξάγεται και τα πιστοποιητικά να χορηγούνται είτε απευθείας από την αρμόδια αρχή είτε, υπό τον όρο του ελέγχου της, από εγκεκριμένη σχολή εκπαίδευσης μαγείρων.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να προβλέπει την αναγνώριση, όπου αρμόζει, πιστοποιητικών μαγείρων πλοίων που εκδίδονται από άλλα Μέλη, τα οποία έχουν επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση ή τη Σύμβαση Περί Πτυχίων Ναυτομαγείρων, 1946 (Νο.69), ή άλλο εγκεκριμένο φορέα.

ΤΙΤΛΟΣ 4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ, ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ, ΕΥΗΜΕΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κανονισμός 4.1 – Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

Σκοπός: Να προστατευτεί η υγεία των ναυτικών και να εξασφαλιστεί η άμεση πρόσβασή τους σε ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλοι οι ναυτικοί σε πλοίο που φέρουν τη σημαία του, καλύπτονται από επαρκή μέτρα για την προστασία της υγείας τους και ότι έχουν πρόσβαση σε άμεση και κατάλληλη ιατρική περίθαλψη ενώ εργάζονται επί του πλοίου.

2. Η προστασία και η περίθαλψη σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού πρέπει, κατ' αρχήν, να παρέχονται χωρίς κόστος για τους ναυτικούς.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι στους ναυτικούς επί πλοίων, που βρίσκονται στην επικράτειά του, οι οποίοι χρήζουν άμεσης ιατρικής περίθαλψης παρέχεται πρόσβαση στις ιατρικές εγκαταστάσεις του Μέλους στην ξηρά.

4. Οι απαιτήσεις για την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου που καθορίζονται στον Κώδικα περιλαμβάνουν πρότυπα για μέτρα που αποσκοπούν στην παροχή προστασίας της υγείας και ιατρικής περίθαλψης στους ναυτικούς όσο το δυνατόν εφάμιλλης με αυτή που διατίθεται γενικά στους εργαζομένους στην ξηρά.

Πρότυπο Α4.1 – Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι υιοθετούνται μέτρα που προβλέπουν προστασία της υγείας και ιατρική περίθαλψη, συμπεριλαμβανομένης βασικής οδοντιατρικής περίθαλψης, για ναυτικούς που εργάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία του, τα οποία:

(α) εξασφαλίζουν την εφαρμογή στους ναυτικούς όποιων γενικών διατάξεων περί προστασίας της επαγγελματικής υγείας και ιατρικής περίθαλψης, που σχετίζονται με τα καθήκοντα τους, καθώς και των ειδικών διατάξεων που αφορούν στην εργασία επί πλοίου,

(β) εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί τυγχάνουν προστασίας της υγείας και ιατρικής περίθαλψης όσο το δυνατόν εφάμιλλη με αυτή που διατίθεται γενικά σε εργαζομένους στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης πρόσβασης στα απαραίτητα φάρμακα, τον ιατρικό

εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις διάγνωσης και θεραπείας και σε ιατρικές πληροφορίες και εμπειρογνωμοσύνη,

(γ) παρέχουν στους ναυτικούς το δικαίωμα επίσκεψης σε προσοντούχο ιατρό ή οδοντίατρο χωρίς καθυστέρηση στους λιμένες κατάπλου του πλοίου, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατόν,

(δ) εξασφαλίζουν ότι, στο βαθμό που αυτό είναι σύμφωνο με το εθνικό δίκαιο και την πρακτική του Μέλους, παρέχονται υπηρεσίες ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας ενώ οι ναυτικοί βρίσκονται επί του πλοίου ή αποβιβάζονται σε ξένο λιμένα, χωρίς χρέωση στους ναυτικούς, και

(ε) δεν περιορίζονται στη θεραπεία ασθενών ή τραυματιών ναυτικών, αλλά περιλαμβάνουν μέτρα προληπτικού χαρακτήρα, όπως προγράμματα προαγωγής της υγείας και εκπαίδευσης περί της υγείας.

2. Η αρμόδια αρχή πρέπει να υιοθετήσει πρότυπο έντυπο ιατρικής έκθεσης για χρήση από τους πλοιάρχους των πλοίων και το αρμόδιο ιατρικό προσωπικό επί του πλοίου και στην ξηρά. Το έντυπο, όταν συμπληρώνεται και το περιεχόμενό του πρέπει να τηρούνται εμπιστευτικά και να χρησιμοποιούνται μόνο για τη διευκόλυνση της θεραπείας των ναυτικών.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που καθορίζουν απαιτήσεις για νοσοκομειακές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις ιατρικής περίθαλψης και εξοπλισμού και εκπαίδευσης επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του.

4. Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί πρέπει να προβλέπουν τουλάχιστον τις εξής απαιτήσεις:

(α) όλα τα πλοία πρέπει να φέρουν φαρμακείο, ιατρικό εξοπλισμό και ιατρικό οδηγό, τα χαρακτηριστικά των οποίων πρέπει να καθορίζονται και να υπόκεινται σε τακτική επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή. Οι εθνικές απαιτήσεις πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον τύπο του πλοίου, τον αριθμό των προσώπων επί του πλοίου και τη φύση, τον προορισμό και τη διάρκεια των πλόων, καθώς και τα σχετικά εθνικά και διεθνή προτεινόμενα ιατρικά πρότυπα,

(β) πλοία που μεταφέρουν 100 ή περισσότερα άτομα και εκτελούν τακτικά διεθνείς πλόες, διάρκειας μεγαλύτερης των τριών ημερών, πρέπει να φέρουν προσοντούχο ιατρό που να είναι υπεύθυνος για την παροχή ιατρικής περίθαλψης. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί πρέπει να προσδιορίζουν επίσης ποιά άλλα πλοία πρέπει να απαιτείται να φέρουν ιατρό, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, παράγοντες όπως τη διάρκεια, τη φύση και τις συνθήκες του πλου, καθώς και τον αριθμό των ναυτικών επί του πλοίου,

(γ) πλοία που δεν διαθέτουν ιατρό πρέπει να απαιτείται να διαθέτουν είτε τουλάχιστον ένα ναυτικό επί του πλοίου, ο οποίος να είναι υπεύθυνος για την ιατρική περίθαλψη και τη χορήγηση φαρμάκων ως μέρος των τακτικών καθηκόντων του, είτε τουλάχιστον ένα ναυτικό επί του πλοίου ικανό να παρέχει ιατρικές πρώτες βοήθειες. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου, τα οποία δεν είναι ιατροί, πρέπει να έχουν ικανοποιητικά ολοκληρώσει εκπαίδευση στην ιατρική περίθαλψη που να πληροί τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα της Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών για Ναυτικούς, 1978, όπως έχει τροποποιηθεί, ("STCW"). Οι ναυτικοί που ορίζονται να παρέχουν ιατρικές πρώτες βοήθειες πρέπει να έχουν ικανοποιητικά ολοκληρώσει εκπαίδευση στις ιατρικές πρώτες βοήθειες που να πληροί τις απαιτήσεις της STCW. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί πρέπει να καθορίζουν το επίπεδο της εγκεκριμένης εκπαίδευσης που απαιτείται, λαμβάνοντας

υπόψη, μεταξύ άλλων, παράγοντες όπως τη διάρκεια, τη φύση και τις συνθήκες του πλου, καθώς και τον αριθμό των ναυτικών επί του πλοίου, και

(δ) η αρμόδια αρχή πρέπει να εξασφαλίζει, μέσω προκαθορισμένου συστήματος, ότι ιατρικές συμβουλές με ασύρματη ή δορυφορική επικοινωνία σε πλοία στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των συμβουλών από ειδικούς, είναι διαθέσιμες 24 ώρες την ημέρα. Οι ιατρικές συμβουλές, συμπεριλαμβανομένης της μετάδοσης ιατρικών μηνυμάτων με ασύρματη ή δορυφορική επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και εκείνων που παρέχουν τις συμβουλές στην ξηρά, πρέπει να είναι διαθέσιμες δωρεάν σε όλα τα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν.

Οδηγία Β4.1 – Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

Οδηγία Β4.1.1 – Παροχή ιατρικής περίθαλψης

1. Κατά το καθορισμό του επιπέδου ιατρικής εκπαίδευσης που πρέπει να παρέχεται επί πλοίων που δεν υποχρεούνται να φέρουν ιατρό, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να απαιτεί όπως:

(α) πλοία που μπορούν συνήθως να αποκτήσουν πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη και ιατρικές εγκαταστάσεις εντός οκτώ ωρών, θα πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον έναν ορισμένο ναυτικό με εγκεκριμένη εκπαίδευση στις ιατρικές πρώτες βοήθειες, όπως απαιτείται από την STCW, που θα επιτρέψει στα πρόσωπα αυτά να λάβουν άμεση και αποτελεσματική δράση σε περίπτωση ατυχημάτων ή ασθενειών που μπορεί να προκύψουν επί του πλοίου και να κάνουν χρήση των ιατρικών συμβουλών μέσω ασύρματης ή δορυφορικής επικοινωνίας, και

(β) όλα τα άλλα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον έναν ορισμένο ναυτικό με εγκεκριμένη εκπαίδευση στην ιατρική περίθαλψη, όπως απαιτείται από την STCW, συμπεριλαμβανομένης πρακτικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης σε τεχνικές διάσωσης, όπως η ενδοφλέβια θεραπεία, που θα επιτρέψει στα άτομα αυτά να συμμετάσχουν αποτελεσματικά σε συντονισμένα σχέδια ιατρικής βοήθειας σε πλοία στη θάλασσα και να παρέχουν στους ασθενείς ή τραυματίες ικανοποιητικό επίπεδο ιατρικής περίθαλψης κατά τη διάρκεια της περιόδου που είναι πιθανόν να παραμείνουν επί του πλοίου.

2. Η εκπαίδευση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας, θα πρέπει να βασίζεται στο περιεχόμενο των πιο πρόσφατων εκδόσεων του *Διεθνούς Ιατρικού Οδηγού για Πλοία*, του *Ιατρικού Οδηγού Πρώτων Βοηθειών για Χρήση σε Ατυχήματα που σχετίζονται με Επικίνδυνα Φορτία*, του *Εγγράφου Καθοδήγησης – Διεθνής Οδηγός Ναυτικής Εκπαίδευσης* και της ιατρικής ενότητας του *Διεθνούς Κώδικα Σημάτων*, καθώς και παρόμοιων εθνικών οδηγών.

3. Τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας και οι άλλοι ναυτικοί, όπως ενδέχεται να απαιτείται από την αρμόδια αρχή, θα πρέπει να παρακολουθούν, ανά διαστήματα περίπου πέντε ετών, επαναληπτικά μαθήματα που θα τους επιτρέψουν να διατηρούν κα να αυξάνουν τις γνώσεις και τις ικανότητές τους και να τηρούνται ενήμεροι για τις νέες εξελίξεις.

4. Το φαρμακείο και τα περιεχόμενά του, καθώς και ο ιατρικός εξοπλισμός και ο ιατρικός οδηγός που φέρει το πλοίο, θα πρέπει να συντηρούνται κατάλληλα και να επιθεωρούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα, που δεν θα υπερβαίνουν τους 12 μήνες, από υπεύθυνα άτομα που ορίζονται από την αρμόδια αρχή, τα οποία θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ετικέτες, οι

ημερομηνίες λήξης και οι συνθήκες φύλαξης όλων των φαρμάκων και των οδηγιών χρήσης τους ελέγχονται και ότι όλος ο εξοπλισμός λειτουργεί όπως απαιτείται. Κατά την υιοθέτηση ή την αναθεώρηση του ιατρικού οδηγού του πλοίου που χρησιμοποιείται σε εθνικό επίπεδο και κατά το καθορισμό των περιεχομένων του φαρμακείου και του ιατρικού εξοπλισμού, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις διεθνείς συστάσεις στον τομέα αυτό, συμπεριλαμβανομένης της πιο πρόσφατης έκδοσης του *Διεθνούς Ιατρικού Οδηγού για Πλοία* και των άλλων οδηγών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 της παρούσας Οδηγίας.

5. Όταν ένα φορτίο που έχει χαρακτηρισθεί ως επικίνδυνο δεν έχει συμπεριληφθεί στην πιο πρόσφατη έκδοση του *Ιατρικού Οδηγού Πρώτων Βοηθειών για Χρήση σε Ατυχήματα που σχετίζονται με Επικίνδυνα Φορτία*, οι απαραίτητες πληροφορίες για τη φύση των ουσιών, τους συναφείς κινδύνους, τις απαραίτητες συσκευές ατομικής προστασίας, τις σχετικές ιατρικές διαδικασίες και τα ειδικά αντίδοτα θα πρέπει να είναι διαθέσιμα στους ναυτικούς. Τα εν λόγω ειδικά αντίδοτα και οι συσκευές ατομικής προστασίας θα πρέπει να φέρονται επί του πλοίου οποτεδήποτε μεταφέρονται επικίνδυνα είδη. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να ενσωματώνονται στις πολιτικές και τα προγράμματα του πλοίου για την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία που περιγράφονται στον Κανονισμό 4.3 και τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα.

6. Όλα τα πλοία θα πρέπει να φέρουν πλήρη και ενημερωμένο κατάλογο των σταθμών ασυρμάτου μέσω των οποίων μπορούν να λαμβάνονται ιατρικές συμβουλές. Και εάν διαθέτουν σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας, να φέρουν ενημερωμένο και πλήρη κατάλογο των επίγειων παράκτιων σταθμών μέσω των οποίων μπορούν να λαμβάνονται ιατρικές συμβουλές. Οι ναυτικοί που έχουν την ευθύνη για ιατρική περίθαλψη ή ιατρικές πρώτες βοήθειες επί του πλοίου, θα πρέπει να έχουν λάβει οδηγίες για τη χρήση του ιατρικού οδηγού του πλοίου και της ιατρικής ενότητας της πιο πρόσφατης έκδοσης του *Διεθνούς Κώδικα Σημάτων* ούτως ώστε να έχουν τη δυνατότητα να κατανοήσουν το είδος των πληροφοριών που χρειάζεται ο ιατρός που παρέχει τις συμβουλές, καθώς και τις συμβουλές που λαμβάνουν.

Οδηγία Β4.1.2 – Έντυπο ιατρικής έκθεσης

1. Το πρότυπο έντυπο ιατρικής έκθεσης για τους ναυτικούς, που απαιτείται σύμφωνα με το Μέρος Α του παρόντος Κώδικα, θα πρέπει να είναι σχεδιασμένο ώστε να διευκολύνει την ανταλλαγή ιατρικών και συναφών πληροφοριών, που αφορούν σε κάθε ναυτικό ξεχωριστά, μεταξύ πλοίου και ξηράς σε περιπτώσεις ασθένειας ή τραυματισμού.

Οδηγία Β4.1.3 – Ιατρική περίθαλψη στην ξηρά

1. Οι ιατρικές εγκαταστάσεις στην ξηρά για τη θεραπεία των ναυτικών θα πρέπει να είναι κατάλληλες για τους σκοπούς. Οι ιατροί, οι οδοντίατροι και το λοιπό ιατρικό προσωπικό θα πρέπει να διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

2. Μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται για να εξασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί θα έχουν πρόσβαση όταν βρίσκονται σε λιμένα σε:

(α) θεραπεία σε εξωτερικά ιατρεία για ασθένεια και τραυματισμό,

(β) νοσηλεία σε νοσοκομείο, όταν είναι απαραίτητη, και

(γ) εγκαταστάσεις οδοντιατρικής θεραπείας, ιδίως σε επείγουσες περιπτώσεις.

3. Κατάλληλα μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται για να διευκολύνεται η θεραπεία ναυτικών που πάσχουν από ασθένειες. Συγκεκριμένα, οι ναυτικοί θα πρέπει να εισάγονται άμεσα σε κλινικές και νοσοκομεία στην ξηρά, χωρίς δυσκολία και ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή τις

θρησκευτικές πεποιθήσεις και οποτεδήποτε αυτό είναι δυνατόν θα πρέπει να γίνονται διακανονισμοί για να εξασφαλίζεται, όταν αυτό είναι απαραίτητο, η συνέχιση της θεραπείας προς συμπλήρωση των ιατρικών ευκολιών που τους διατίθενται.

Οδηγία Β4.1.4 – Ιατρική βοήθεια σε άλλα πλοία και διεθνής συνεργασία

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξετάσει δεόντως τη συμμετοχή σε διεθνή συνεργασία στον τομέα της βοήθειας, των προγραμμάτων και της έρευνας της προστασίας της υγείας και της ιατρικής περίθαλψης. Η εν λόγω συνεργασία μπορεί να καλύπτει:

(α) την ανάπτυξη και τον συντονισμό προσπαθειών έρευνας και διάσωσης και την οργάνωση άμεσης ιατρικής βοήθειας και εκκένωσης στη θάλασσα για τους σοβαρά ασθενείς ή τραυματισμένους επί του πλοίου με τέτοια μέσα, όπως τα συστήματα περιοδικής εκπομπής στίγματος του πλοίου, τα κέντρα συντονισμού διάσωσης και τις υπηρεσίες επείγουσας ανάγκης με ελικόπτερο, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για την Έρευνα και τη Διάσωση στη Θάλασσα, 1979, όπως τροποποιήθηκε και το *Διεθνές Αεροναυτικό και Ναυτιλιακό Εγχειρίδιο Έρευνας και Διάσωσης (IAMSAR)*,

(β) τη βέλτιστη χρησιμοποίηση όλων των πλοίων που διαθέτουν ιατρούς και παραμενόντων στη θάλασσα πλοίων που μπορούν να παρέχουν νοσοκομειακές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διάσωσης,

(γ) τη σύνταξη και τήρηση διεθνούς καταλόγου ιατρών και εγκαταστάσεων ιατρικής περίθαλψης που διατίθενται ανά τον κόσμο για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης σε ναυτικούς,

(δ) την αποβίβαση ναυτικών στην ξηρά για επείγουσα θεραπεία,

(ε) την παλιννόστηση ναυτικών που νοσηλεύτηκαν σε νοσοκομείο στο εξωτερικό το ταχύτερο δυνατόν, σύμφωνα με τις ιατρικές συμβουλές των ιατρών που είναι υπεύθυνοι για το περιστατικό, λαμβάνοντας υπόψη τις επιθυμίες και τις ανάγκες των ναυτικών,

(στ) την οργάνωση παροχής προσωπικής βοήθειας από συνοδό σε ναυτικούς κατά τη διάρκεια της παλιννόστησης, σύμφωνα με τις ιατρικές συμβουλές των ιατρών που είναι υπεύθυνοι για το περιστατικό, λαμβάνοντας υπόψη τις επιθυμίες και τις ανάγκες των ναυτικών,

(ζ) την προσπάθεια ίδρυσης κέντρων υγείας για ναυτικούς με σκοπό:

(αα) τη διεξαγωγή έρευνας για την κατάσταση της υγείας, την ιατρική θεραπεία και την προληπτική περίθαλψη της υγείας των ναυτικών, και

(ββ) την εκπαίδευση του προσωπικού ιατρικών και υγειονομικών υπηρεσιών στη ναυτική ιατρική,

(η) τη συλλογή και την αξιολόγηση στατιστικών στοιχείων σχετικά με τα εργατικά ατυχήματα, ασθένειες και θανάτους των ναυτικών, καθώς και την ενσωμάτωση και εναρμόνιση των στατιστικών αυτών με το τυχόν υφιστάμενο εθνικό σύστημα στατιστικών για τα εργατικά ατυχήματα και ασθένειες που καλύπτουν άλλες κατηγορίες εργαζομένων,

(θ) οργάνωση διεθνών ανταλλαγών τεχνικών πληροφοριών, εκπαιδευτικού υλικού και προσωπικού, καθώς και διεθνών εκπαιδευτικών προγραμμάτων, σεμιναρίων και ομάδων εργασίας,

(ι) παροχή σε όλους τους ναυτικούς ειδικών θεραπευτικών και προληπτικών ιατρικών υπηρεσιών και υπηρεσιών υγείας σε λιμένες ή διάθεση προς αυτούς γενικών ιατρικών υπηρεσιών και υπηρεσιών υγείας και αποκατάστασης, και

(ια) διευθετήσεις για την παλιννόστηση της σορού ή της τέφρας αποθανόντων ναυτικών, σύμφωνα με τις επιθυμίες των πιο στενών συγγενών και όσο το δυνατόν συντομότερα.

2. Η διεθνής συνεργασία στον τομέα της προστασίας της υγείας και της ιατρικής περίθαλψης των ναυτικών, θα πρέπει να βασίζεται σε διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ή διαβουλεύσεις μεταξύ Μελών.

Οδηγία Β4.1.5 – Εξαρτώμενα μέλη ναυτικών

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει μέτρα για την εξασφάλιση κατάλληλης και επαρκούς ιατρικής περίθαλψης για τα εξαρτώμενα μέλη των ναυτικών που κατοικούν στην επικράτειά του, ενώ εκκρεμεί η ανάπτυξη υπηρεσίας ιατρικής περίθαλψης που θα περιλάμβανε στο πεδίο της εργαζόμενους γενικά και τα εξαρτώμενα μέλη τους, όπου δεν υπάρχουν τέτοιες υπηρεσίες και θα πρέπει να ενημερώνει το Διεθνές Γραφείο Εργασίας σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για το σκοπό αυτό.

Κανονισμός 4.2 – Ευθύνη πλοιοκτητών

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί προστατεύονται έναντι των οικονομικών συνεπειών σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που επέρχεται σε σχέση με την απασχόλησή τους

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι λαμβάνονται μέτρα, σύμφωνα με τον Κώδικα, στα πλοία που φέρουν τη σημαία του ώστε να παρέχεται στους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία το δικαίωμα υλικής βοήθειας και υποστήριξης από τον πλοιοκτήτη σε σχέση με τις οικονομικές συνέπειες σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που επέρχεται ενώ υπηρετούν υπό τους όρους σύμβασης εργασίας ναυτικού ή που απορρέει από την απασχόλησή τους υπό αυτήν τη σύμβαση.

2. Ο παρών Κανονισμός δεν επηρεάζει οποιαδήποτε άλλα ένδικα μέσα που μπορεί να επιδιώξει ένας ναυτικός.

Πρότυπο Α4.2 – Ευθύνη πλοιοκτητών

1. Κάθε Μέλος πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που να απαιτούν οι πλοιοκτήτες των πλοίων που φέρουν τη σημαία του να είναι υπεύθυνοι για την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη όλων των ναυτικών που εργάζονται επί πλοίων σύμφωνα με τα ακόλουθα ελάχιστα πρότυπα:

(α) οι πλοιοκτήτες πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την κάλυψη των δαπανών των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία τους σε σχέση με ασθένεια και τραυματισμό ναυτικών, που επέρχεται μεταξύ της ημερομηνίας έναρξης των καθηκόντων τους και της ημερομηνίας κατά την οποία θεωρούνται ότι έχουν δεόντως παλιννοστηθεί, ή που απορρέουν από την απασχόλησή τους μεταξύ των εν λόγω ημερομηνιών,

(β) οι πλοιοκτήτες πρέπει να παρέχουν χρηματοοικονομική ασφάλεια για την εξασφάλιση αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας των ναυτικών λόγω επαγγελματικής ασθένειας, τραυματισμού ή κινδύνου, όπως ορίζει η εθνική νομοθεσία, η σύμβαση εργασίας των ναυτικών ή η συλλογική σύμβαση,

(γ) οι πλοιοκτήτες πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την καταβολή του κόστους των δαπανών ιατρικής περίθαλψης, συμπεριλαμβανομένης της ιατρικής θεραπείας και της παροχής των απαραίτητων φαρμάκων και θεραπευτικών συσκευών και για τη διατροφή και τη στέγαση μακριά από την κατοικία, έως ότου ο ασθενής ή τραυματίας ναυτικός επανέλθει ή έως ότου διαπιστωθεί ο μόνιμος χαρακτήρας της ασθένειας ή της αναπηρίας, και

(δ) οι πλοιοκτήτες πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την καταβολή του κόστους των δαπανών κηδείας σε περίπτωση θανάτου που επήλθε επί του πλοίου ή στην ξηρά κατά τη διάρκεια της περιόδου απασχόλησης.

2. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να περιορίζουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη για την πληρωμή των εξόδων ιατρικής περίθαλψης, διατροφής και στέγασης, σε περίοδο που δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 16 εβδομάδες από την ημέρα του τραυματισμού ή της έναρξης της ασθένειας.

3. Όταν η ασθένεια ή ο τραυματισμός έχει ως αποτέλεσμα την ανικανότητα για εργασία, ο πλοιοκτήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος:

(α) για την καταβολή ολόκληρων των μισθών για όσο χρόνο οι ασθενείς ή τραυματίες ναυτικοί παραμένουν επί του πλοίου ή έως ότου οι ναυτικοί παλιννοστηθούν σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, και

(β) για την καταβολή μισθών, εις ολόκληρον ή εν μέρει, όπως καθορίζεται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή όπως προβλέπεται από τις συλλογικές συμβάσεις, από τη στιγμή που οι ναυτικοί έχουν παλιννοστηθεί ή αποβιβασθεί στην ξηρά έως την ανάρρωσή τους ή, εάν συμβεί νωρίτερα, έως ότου αποκτήσουν δικαίωμα για επιδόματα, σύμφωνα με τη νομοθεσία του ενδιαφερόμενου Μέλους.

4. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να περιορίζουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη για την καταβολή μισθών, εις ολόκληρον ή εν μέρει, όσον αφορά ναυτικό που δεν βρίσκεται πλέον επί του πλοίου, σε περίοδο που δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 16 εβδομάδες από την ημέρα του τραυματισμού ή έναρξης της ασθένειας.

5. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από την ευθύνη σε σχέση με:

(α) τραυματισμό που επήλθε με άλλο τρόπο και όχι κατά τη διάρκεια της επί του πλοίου υπηρεσίας,

(β) τραυματισμό ή ασθένεια που οφείλεται σε πράξη εκ προθέσεως ή εκούσιου σφάλματος τους ασθενούς, τραυματία ή αποθανόντα ναυτικού, και

(γ) ασθένεια ή αναπηρία που αποκρύφτηκε σκόπιμα κατά την έναρξη της απασχόλησης.

6. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να απαλλάσουν τον πλοιοκτήτη από την ευθύνη κάλυψης των δαπανών ιατρικής περίθαλψης, διατροφής και στέγασης και των εξόδων κηδείας, στο βαθμό που η εν λόγω ευθύνη αναλαμβάνεται από τις δημόσιες αρχές.

7. Οι πλοιοκτήτες ή οι εκπρόσωποι τους πρέπει να λαμβάνουν μέτρα για την ασφαλή φύλαξη των περιουσιακών στοιχείων που αφήνονται επί του πλοίου από ασθενείς, τραυματίες ή αποθανόντες ναυτικούς και για την επιστροφή τους σε αυτούς ή στους πλησιέστερους συγγενείς τους.

Οδηγία Β4.2 – Ευθύνη πλοιοκτητών

1. Η καταβολή ολόκληρων των μισθών που απαιτείται από το Πρότυπο Α4.2, παράγραφος 3(α), μπορεί να μην περιλαμβάνει επιμίσθια.

2. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να προβλέπουν ότι ο πλοιοκτήτης θα παύσει να είναι υπεύθυνος για την ανάληψη του κόστους ασθενούς ή τραυματία ναυτικού από τη στιγμή που ο ναυτικός μπορεί να εγείρει απαίτηση για ιατρικές παροχές σύμφωνα με πρόγραμμα υποχρεωτικής ασφάλισης ασθένειας, υποχρεωτικής ασφάλισης ατυχημάτων ή αποζημίωσης εργαζομένων για ατυχήματα.

3. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να προβλέπουν ότι τα έξοδα κηδείας που κατέβαλε ο πλοιοκτήτης θα επιστρέφονται από ασφαλιστικό ίδρυμα σε περιπτώσεις στις οποίες καταβάλλεται επίδομα κηδείας για τον αποθανόντα ναυτικό σύμφωνα με νόμους ή κανονισμούς που σχετίζονται με τη κοινωνική ασφάλεια ή την αποζημίωση των εργαζομένων.

Κανονισμός 4.3 – Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι το περιβάλλον εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων προάγει την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίσει ότι στους ναυτικούς των πλοίων που φέρουν τη σημαία του παρέχεται προστασία επαγγελματικής υγείας και ότι διαβιούν, εργάζονται και εκπαιδεύονται επί του πλοίου σε ένα ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να αναπτύξει και να δημοσιεύσει επίσημα εθνικές οδηγίες για τη διαχείριση της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, ύστερα από διαβούλευση με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και λαμβάνοντας υπόψη κώδικες που εφαρμόζονται, οδηγίες και πρότυπα που συνιστώνται από διεθνείς οργανισμούς, εθνικές διοικήσεις και οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς και άλλα μέτρα που αφορούν τα θέματα που προσδιορίζονται στον Κώδικα, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά διεθνή όργανα και να καθορίσει πρότυπα για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων σε πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Πρότυπο Α4.3 – Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων

1. Οι νόμοι και οι κανονισμοί και τα άλλα μέτρα που πρέπει να υιοθετηθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 4.3, παράγραφος 3, πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα θέματα:

(α) την υιοθέτηση και αποτελεσματική εφαρμογή και προώθηση πολιτικών και προγραμμάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας σε πλοία που φέρουν τη σημαία του Μέλους, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης κινδύνων, καθώς και της εκπαίδευσης και παροχής οδηγιών των ναυτικών,

(β) εύλογες προφυλάξεις για την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για τη μείωση και πρόληψη του

κινδύνου έκθεσης σε επιβλαβή επίπεδα περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών, καθώς και του κινδύνου τραυματισμού ή ασθένειας που μπορεί να προκύψει από τη χρήση εξοπλισμού και μηχανημάτων επί πλοίων,

(γ) προγράμματα επί των πλοίων για την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών και για τη συνεχή βελτίωση της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, με τη συμμετοχή εκπροσώπων των ναυτικών και όλων των άλλων προσώπων που σχετίζονται με την εφαρμογή τους, λαμβάνοντας υπόψη προληπτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένου του μηχανολογικού και σχεδιαστικού ελέγχου, της υποκατάστασης διαδικασιών και διεργασιών για συλλογικά και ατομικά έργα και της χρήσης εξοπλισμού ατομικής προστασίας, και

(δ) απαιτήσεις για την επιθεώρηση, αναφορά και αποκατάσταση των μη ασφαλών συνθηκών και για τη διερεύνηση και αναφορά εργατικών ατυχημάτων επί πλοίων.

2. Οι διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου πρέπει:

(α) να λαμβάνουν υπόψη τα σχετικά διεθνή όργανα που αναφέρονται στην προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας γενικά και για συγκεκριμένους κινδύνους και να καλύπτουν όλα τα ζητήματα που αφορούν στην πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών που μπορεί να εφαρμόζονται στη ναυτική εργασία, ιδίως εκείνων που αφορούν ειδικά στο ναυτικό επάγγελμα,

(β) να προσδιορίζουν με σαφήνεια την υποχρέωση των πλοιοκτητών, των ναυτικών και των άλλων ενδιαφερομένων να συμμορφώνονται με τα πρότυπα που εφαρμόζονται και με την πολιτική και το πρόγραμμα της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας του πλοίου, με ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών ηλικίας κάτω των 18 ετών,

(γ) να καθορίζουν τα καθήκοντα του πλοιάρχου ή του προσώπου που ορίζει ο πλοίαρχος, ή και των δύο για την ανάληψη ειδικής υποχρέωσης για την εφαρμογή και συμμόρφωση με την πολιτική και το πρόγραμμα της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας του πλοίου, και

(δ) να καθορίζουν την εξουσία των ναυτικών του πλοίου που ορίστηκαν ή εκλέχθηκαν ως εκπρόσωποι ασφαλείας για να συμμετέχουν σε συνεδριάσεις της επιτροπής ασφαλείας του πλοίου. Αυτή η επιτροπή πρέπει να συγκροτείται επί πλοίου στο οποίο υπάρχουν πέντε ή περισσότεροι ναυτικοί.

3. Οι νόμοι και κανονισμοί και τα άλλα μέτρα που αναφέρονται στον Κανονισμό 4.3, παράγραφος 3, πρέπει να εξετάζονται τακτικά σε διαβούλευση με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και, εάν είναι απαραίτητο, να αναθεωρούνται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές στην τεχνολογία και την έρευνα για να διευκολύνεται η συνεχής βελτίωση των πολιτικών και προγραμμάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και να παρέχεται ασφαλές εργασιακό περιβάλλον για τους ναυτικούς στα πλοία που φέρουν τη σημαία του Μέλους.

4. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των διεθνών οργάνων που εφαρμόζονται όσον αφορά τα αποδεκτά επίπεδα έκθεσης σε κινδύνους στο χώρο εργασίας επί πλοίων και την ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών και προγραμμάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας στα πλοία, πρέπει να θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.

5. Η αρμόδια αρχή πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) τα εργατικά ατυχήματα, τραυματισμοί και ασθένειες αναφέρονται όπως αρμόζει, λαμβάνοντας υπόψη την καθοδήγηση που παρέχεται από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας σε σχέση με την αναφορά και καταγραφή εργατικών ατυχημάτων και ασθενειών,

(β) πλήρη στατιστικά στοιχεία των εν λόγω ατυχημάτων και ασθενειών τηρούνται, αναλύονται και δημοσιεύονται και, όπου αρμόζει, ακολουθούνται από έρευνα για τις γενικές τάσεις και τους κινδύνους που αναγνωρίστηκαν, και

(γ) διερευνώνται τα εργατικά ατυχήματα.

6. Η καταγραφή και η διερεύνηση των θεμάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας πρέπει να σχεδιάζεται για να εξασφαλίζεται η προστασία των προσωπικών δεδομένων των ναυτικών και να λαμβάνει υπόψη την καθοδήγηση που παρέχεται από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας για το εν λόγω θέμα.

7. Η αρμόδια αρχή πρέπει να συνεργάζεται με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών για τη λήψη μέτρων, σχετικά με τη γνωστοποίηση πληροφοριών σε όλους τους ναυτικούς, που αφορούν συγκεκριμένους κινδύνους επί πλοίων, π.χ. αναρτώντας επίσημες ανακοινώσεις που περιέχουν σχετικές οδηγίες.

8. Η αρμόδια αρχή πρέπει να απαιτεί οι πλοιοκτήτες που πραγματοποιούν αξιολόγηση κινδύνων, σχετικά με τη διαχείριση της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, να αναφέρονται σε κατάλληλες στατιστικές πληροφορίες από τα πλοία τους και από γενικά στατιστικά στοιχεία που παρέχονται από την αρμόδια αρχή.

Οδηγία Β4.3 – Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων

Οδηγία Β4.3.1 – Διατάξεις για εργατικά ατυχήματα, τραυματισμούς και ασθένειες

1. Οι διατάξεις που απαιτούνται σύμφωνα με το Πρότυπο Α4.3 θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το Κώδικα πρακτικής της Δ.Ο.Ε. που έχει τίτλο *Πρόληψη ατυχημάτων επί πλοίων στη θάλασσα και σε λιμένα,* 1996 και τις επακόλουθες εκδόσεις και άλλα σχετικά πρότυπα της Δ.Ο.Ε. και διεθνή πρότυπα και οδηγίες και κώδικες πρακτικής που αφορούν στην προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε επιπέδων έκθεσης που μπορεί να αναγνωρίζουν.

2. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εθνικές οδηγίες για τη διαχείριση της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας αντιμετωπίζουν τα ακόλουθα θέματα, συγκεκριμένα:

(α) γενικές και βασικές διατάξεις,

(β) κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των μέσων πρόσβασης και των κινδύνων που συνδέονται με τον αμίαντο,

(γ) μηχανήματα,

(δ) τις επιπτώσεις της υπερβολικά χαμηλής ή υψηλής θερμοκρασίας οποιασδήποτε επιφάνειας με την οποία οι ναυτικοί μπορεί να έρχονται σε επαφή,

(ε) τις επιπτώσεις του θορύβου στο χώρο εργασίας και στους χώρους ενδιαίτησης του πλοίου,

(στ) τις επιπτώσεις των δονήσεων στο χώρο εργασίας και στους χώρους ενδιαίτησης του πλοίου,

(ζ) τις επιπτώσεις περιβαλλοντικών παραγόντων, εκτός αυτών που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (ε) και (στ), στο χώρο εργασίας και στους χώρους ενδιαίτησης του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του καπνού τσιγάρων,

(η) ειδικά μέτρα ασφαλείας επί του καταστρώματος και υπό αυτού,

(θ) εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης,

(ι) πρόληψη πυρκαγιών και πυρόσβεση,

(ια) άγκυρες, αλυσίδες και σχοινιά,

(ιβ) επικίνδυνα φορτία και έρμα,

(ιγ) ατομικός προστατευτικός εξοπλισμός για τους ναυτικούς,

(ιδ) εργασία σε κλειστούς χώρους,

(ιε) σωματικές και πνευματικές επιπτώσεις της κόπωσης,

(ιστ) επιπτώσεις εξάρτησης από ναρκωτικά και αλκοόλ,

(ιζ) προστασία και πρόληψη HIV/AIDS, και

(ιη) αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και ατυχημάτων.

3. Η αξιολόγηση των κινδύνων και η μείωση της έκθεσης στα θέματα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 της παρούσας Οδηγίας, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις σωματικές επιπτώσεις στην επαγγελματική υγεία, συμπεριλαμβανομένου του χειροκίνητου χειρισμού φορτίων, του θορύβου και των δονήσεων, τις χημικές και βιολογικές επαγγελματικές επιπτώσεις στην υγεία, τις πνευματικές επιπτώσεις στην επαγγελματική υγεία, τις φυσικές και πνευματικές επιπτώσεις της κόπωσης στην υγεία και τα εργατικά ατυχήματα. Τα απαραίτητα μέτρα θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη την αρχή της πρόληψης, σύμφωνα με την οποία, μεταξύ άλλων, η καταπολέμηση του κινδύνου στην πηγή, η προσαρμογή της εργασίας στο άτομο και τις περιστάσεις, ιδίως όσον αφορά στο σχεδιασμό των χώρων εργασίας και η αντικατάσταση του επικίνδυνου με το μη επικίνδυνο ή το λιγότερο επικίνδυνο, υπερισχύουν έναντι του ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού για τους ναυτικούς.

4. Επίσης, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις για την υγεία και την ασφάλεια, ιδίως στους εξής τομείς:

(α) αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και ατυχημάτων

(β) επιπτώσεις εξάρτησης από ναρκωτικά και αλκοόλ,

(γ) προστασία και πρόληψη από HIV/AIDS.

Οδηγία Β4.3.2 – Έκθεση σε θόρυβο

1. Η αρμόδια αρχή, σε συνδυασμό με τους αρμόδιους διεθνείς φορείς και τους εκπροσώπους από τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, θα πρέπει να εξετάζει σε συνεχή βάση το πρόβλημα του θορύβου επί πλοίων με στόχο τη βελτίωση της προστασίας των ναυτικών, στο βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, έναντι των αρνητικών επιπτώσεων της έκθεσης στο θόρυβο.

2. Η εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις αρνητικές επιπτώσεις της έκθεσης σε υπερβολικό θόρυβο στην ακοή, την υγεία και την άνεση των ναυτικών και τα μέτρα που θα καθορίζονται ή θα προτείνονται για τη

μείωση του θορύβου στα πλοία για την προστασία των ναυτικών. Τα μέτρα που θα εξεταστούν θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:

(α) εκπαίδευση των ναυτικών σχετικά με τους κινδύνους για την ακοή και την υγεία από την παρατεταμένη έκθεση σε υψηλά επίπεδα θορύβου και για την κατάλληλη χρήση συσκευών και εξοπλισμού προστασίας από το θόρυβο,

(β) παροχή εγκεκριμένου εξοπλισμού προστασίας της ακοής στους ναυτικούς, όπου είναι απαραίτητο, και

(γ) αξιολόγηση του κινδύνου και μείωση των επιπέδων έκθεσης σε θόρυβο σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης και αναψυχής και τροφοδοσίας, καθώς και στο μηχανοστάσιο και στους άλλους χώρους μηχανημάτων.

Οδηγία Β4.3.3 – Έκθεση σε δονήσεις

1. Η αρμόδια αρχή, σε συνδυασμό με τους αρμόδιους διεθνείς φορείς και τους εκπροσώπους από τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και λαμβάνοντας υπόψη, όπως αρμόζει, τα σχετικά διεθνή πρότυπα, θα πρέπει να εξετάζει σε συνεχή βάση το πρόβλημα των δονήσεων στα πλοία με στόχο τη βελτίωση της προστασίας των ναυτικών, στο βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, έναντι των αρνητικών επιπτώσεων των δονήσεων.

2. Η εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να καλύπτει τις επιπτώσεις της έκθεσης σε υπερβολικές δονήσεις για την υγεία και την άνεση των ναυτικών και τα μέτρα που θα καθορίζονται ή θα προτείνονται για τη μείωση των δονήσεων στα πλοία για την προστασία των ναυτικών. Τα μέτρα που θα εξεταστούν θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:

(α) εκπαίδευση των ναυτικών σχετικά με τους κινδύνους για την υγεία τους από την παρατεταμένη έκθεση σε δονήσεις,

(β) παροχή εγκεκριμένου ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού στους ναυτικούς, όπου είναι απαραίτητο, και

(γ) αξιολόγηση των κινδύνων και μείωση της έκθεσης σε δονήσεις σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης και αναψυχής και τροφοδοσίας με την υιοθέτηση μέτρων σύμφωνα με τη καθοδήγηση που παρέχεται από τον κώδικα πρακτικής της Δ.Ο.Ε. που έχει τίτλο *Περιβαλλοντικοί παράγοντες στο χώρο εργασίας*, 2001 και οποιεσδήποτε επακόλουθες αναθεωρήσεις, λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά μεταξύ της έκθεσης στους χώρους αυτούς και στο χώρο εργασίας.

Οδηγία Β4.3.4 – Υποχρεώσεις των πλοιοκτητών

1. Οποιαδήποτε υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παρέχει προστατευτικό εξοπλισμό ή άλλα μέσα προστασίας για την πρόληψη ατυχημάτων θα πρέπει γενικά να συνοδεύεται από διατάξεις που να απαιτούν τη χρήση τους από ναυτικούς και από απαίτηση να συμμορφώνονται οι ναυτικοί με τα σχετικά μέτρα πρόληψης ατυχημάτων και προστασίας της υγείας.

2. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη τα Άρθρα 7 και 11 της Σύμβασης περί Φύλαξης Μηχανημάτων, 1963 (Νο.119) και οι αντίστοιχες διατάξεις της Σύστασης περί Φύλαξης Μηχανημάτων, 1963 (Νο.118), σύμφωνα με τις οποίες η υποχρέωση εξασφάλισης της συμμόρφωσης με την απαίτηση ότι τα μηχανήματα που είναι σε χρήση φυλάσσονται κατάλληλα και ότι δεν γίνεται χρήση τους χωρίς κατάλληλες προφυλάξεις, βαρύνει τον εργοδότη, ενώ υπάρχει

υποχρέωση του εργαζομένου να μην χρησιμοποιεί μηχανήματα εάν οι προφυλάξεις δεν βρίσκονται στη θέση τους και να μην καθιστά μη λειτουργικές τις παρεχόμενες προφυλάξεις.

Οδηγία Β4.3.5 – Υποβολή αναφορών και συλλογή στατιστικών στοιχείων

1. Όλα τα εργατικά ατυχήματα και οι εργατικοί τραυματισμοί και ασθένειες θα πρέπει να αναφέρονται για να μπορούν να διερευνηθούν και να τηρηθούν πλήρη στατιστικά στοιχεία, να αναλυθούν και να δημοσιευθούν, λαμβάνοντας υπόψη την προστασία των προσωπικών δεδομένων των ενδιαφερόμενων ναυτικών. Οι αναφορές δεν θα πρέπει να περιορίζονται σε θανάτους ή σε ατυχήματα που αφορούν στο πλοίο.

2. Τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να καταγράφουν τον αριθμό, τη φύση, τα αίτια και τις επιπτώσεις των εργατικών ατυχημάτων και των επαγγελματικών ασθενειών και τραυματισμών, με σαφή ένδειξη, όπως ισχύει, του τμήματος επί του πλοίου, του τύπου του ατυχήματος και εάν συνέβη στη θάλασσα ή σε λιμένα.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη οποιοδήποτε διεθνές σύστημα ή υπόδειγμα καταγραφής ατυχημάτων ναυτικών, που μπορεί να έχει θεσπιστεί από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας.

Οδηγία Β4.3.6 - Διερεύνηση

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να διενεργεί έρευνες για τα αίτια και τις συνθήκες όλων των εργατικών ατυχημάτων και επαγγελματικών ασθενειών και τραυματισμών που έχουν ως αποτέλεσμα απώλεια ζωής ή σοβαρό προσωπικό τραυματισμό και άλλων τέτοιων περιπτώσεων, όπως μπορεί να προσδιορίζονται στους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς.

2. Θα πρέπει να εξετάζεται η συμπερίληψη των ακολούθων ως αντικειμένων έρευνας:

(α) εργασιακό περιβάλλον, όπως επιφάνειες εργασίας, διάταξη μηχανημάτων, μέσα πρόσβασης, φωτισμός και μέθοδοι εργασίας,

(β) επιπτώσεις των εργατικών ατυχημάτων και επαγγελματικών ασθενειών και τραυματισμών σε διαφορετικές ηλικιακές ομάδες,

(γ) ειδικά ψυχολογικά προβλήματα ή προβλήματα φυσιολογίας που δημιουργούνται από το περιβάλλον επί του πλοίου,

(δ) προβλήματα που απορρέουν από τη σωματική κόπωση επί του πλοίου, ιδίως ως συνέπεια του αυξημένου φόρτου εργασίας,

(ε) προβλήματα που απορρέουν από τεχνικές εξελίξεις, επιπτώσεις αυτών και η επίδρασή τους στη σύνθεση των πληρωμάτων, και

(στ) προβλήματα που απορρέουν από ανθρώπινες παραλείψεις.

Οδηγία Β4.3.7 – Εθνικά προγράμματα προστασίας και πρόληψης

1. Για να παρέχεται υγιής βάση για τα μέτρα προαγωγής της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων, τραυματισμών και

ασθενειών που οφείλονται σε συγκεκριμένους κινδύνους της ναυτικής εργασίας, θα πρέπει να γίνεται έρευνα σχετικά με τις γενικές τάσεις και με εκείνους τους κινδύνους, όπως αυτοί αποκαλύπτονται από τα στατιστικά στοιχεία.

2. Η εφαρμογή προγραμμάτων προστασίας και πρόληψης για την προαγωγή της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, θα πρέπει να οργανώνεται κατά τρόπο ώστε η αρμόδια αρχή, οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί ή οι εκπρόσωποί τους και άλλοι αρμόδιοι φορείς, να μπορούν να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο, συμπεριλαμβανομένων των τρόπων, όπως συνεδριάσεις ενημέρωσης, οδηγίες επί του πλοίου για τα μέγιστα επίπεδα έκθεσης σε πιθανώς επιβλαβείς περιβαλλοντικούς παράγοντες στο χώρο εργασίας και άλλους κινδύνους ή αποτελέσματα συστηματικής διαδικασίας αξιολόγησης κινδύνων. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικές ή τοπικές μικτές επιτροπές για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη ατυχημάτων ή *ad hoc* ομάδες εργασίας ή επιτροπές επί πλοίων, στις οποίες θα εκπροσωπούνται οι ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

3. Όταν η δραστηριότητα αυτή λαμβάνει χώρα σε εταιρικό επίπεδο, θα πρέπει να εξετάζεται η εκπροσώπηση των ναυτικών σε οποιαδήποτε επιτροπή ασφαλείας επί των πλοίων του εν λόγω πλοιοκτήτη.

Οδηγία Β4.3.8 – Περιεχόμενο των προγραμμάτων προστασίας και πρόληψης

1. Θα πρέπει να εξεταστεί η ένταξη των ακόλουθων στις εργασίες των επιτροπών και των άλλων φορέων που αναφέρονται στην Οδηγία Β4.3.7, παράγραφος 2:

(α) προπαρασκευή εθνικών οδηγιών και πολιτικών για τα συστήματα διαχείρισης της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και διατάξεων, κανόνων και εγχειριδίων για την πρόληψη ατυχημάτων,

(β) οργάνωση εκπαίδευσης και προγραμμάτων για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων,

(γ) οργάνωση της δημοσιότητας για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένων ταινιών, αφισών, ανακοινώσεων και φυλλαδίων, και

(δ) διανομή βιβλίων και πληροφοριών για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων, κατά τρόπο ώστε να φθάνουν στους ναυτικούς επί των πλοίων.

2. Οι σχετικές διατάξεις ή συστάσεις που υιοθετήθηκαν από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ή οργανώσεις ή διεθνείς οργανισμούς θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από εκείνους που συντάσσουν τα κείμενα των μέτρων προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και πρόληψης των ατυχημάτων ή τις συνιστώμενες πρακτικές.

3. Κατά τη διαμόρφωση προγραμμάτων για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη ατυχημάτων, κάθε Μέλος θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη οποιονδήποτε κώδικα πρακτικής που αφορά στην ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών και μπορεί να έχει δημοσιευτεί από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας.

Οδηγία Β4.3.9 – Εκπαίδευση στην προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων

1. Το πρόγραμμα για την εκπαίδευση που αναφέρεται στο Πρότυπο Α4.3, παράγραφος 1(α), θα πρέπει να εξετάζεται κατά περιόδους και να ενημερώνεται ενόψει των εξελίξεων στους τύπους και τα μεγέθη των πλοίων και στον εξοπλισμό τους, καθώς και των μεταβολών στις πρακτικές στελέχωσης, την εθνικότητα, τη γλώσσα και την οργάνωση της εργασίας επί των πλοίων.

2. Θα πρέπει να υπάρχει συνεχής δημοσιότητα της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και πρόληψης των ατυχημάτων. Η εν λόγω δημοσιότητα θα μπορούσε να λαμβάνει τις ακόλουθες μορφές:

(α) εκπαιδευτικό οπτικοακουστικό υλικό, όπως ταινίες, για χρήση στα κέντρα επαγγελματικής εκπαίδευσης ναυτικών και όταν αυτό είναι δυνατό, για προβολή επί των πλοίων,

(β) επίδειξη αφισών επί των πλοίων,

(γ) ένταξη, σε περιοδικά που διαβάζουν οι ναυτικοί, άρθρων για τους κινδύνους της ναυτικής εργασίας και για τα μέτρα προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και πρόληψης των ατυχημάτων, και

(δ) ειδικές εκστρατείες με χρήση διαφόρων μέσων δημοσιότητας για την εκπαίδευση των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων των εκστρατειών για τις ασφαλείς πρακτικές εργασίας.

3. Η δημοσιότητα που αναφέρεται στην παράγραφο 2 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις διαφορετικές εθνικότητες, γλώσσες και πολιτισμούς των ναυτικών επί των πλοίων.

Οδηγία Β4.3.10 – Εκπαίδευση νέων ναυτικών σχετικά με την ασφάλεια και την υγεία

1. Οι κανονισμοί ασφάλειας και υγείας θα πρέπει να αναφέρονται σε οποιεσδήποτε γενικές διατάξεις περί ιατρικών εξετάσεων πριν από και κατά τη διάρκεια της απασχόλησης και στην πρόληψη ατυχημάτων και την προστασία της υγείας στην εργασία, οι οποίες μπορεί να ισχύουν για την εργασία των ναυτικών. Οι εν λόγω κανονισμοί θα πρέπει να προσδιορίζουν μέτρα τα οποία θα ελαχιστοποιούν τους επαγγελματικούς κινδύνους για τους νέους ναυτικούς στη διάρκεια των καθηκόντων τους.

2. Εκτός από περιπτώσεις όπου ένας νέος ναυτικός αναγνωρίζεται ως πλήρως προσοντούχος σε συναφή ειδικότητα από την αρμόδια αρχή, οι κανονισμοί θα πρέπει να προσδιορίζουν περιορισμούς για τους νέους ναυτικούς που αναλαμβάνουν, χωρίς κατάλληλη εποπτεία και καθοδήγηση, ορισμένους τύπους εργασίας, που παρουσιάζουν ιδιαίτερους κινδύνους ατυχημάτων ή που έχουν επιβλαβείς επιπτώσεις στην υγεία τους ή τη σωματική τους ανάπτυξη ή που απαιτούν συγκεκριμένο βαθμό ωριμότητας, εμπειρίας ή δεξιότητας. Κατά το προσδιορισμό των τύπων εργασίας που πρέπει να περιορίζονται από τους κανονισμούς, η αρμόδια αρχή θα μπορούσε να εξετάσει συγκεκριμένα εργασία που περιλαμβάνει:

(α) την άρση, μετακίνηση ή μεταφορά βαρέων φορτίων ή αντικειμένων,

(β) την είσοδο σε λέβητες, δεξαμενές και υδατοστεγή χώροι ασφαλείας του πλοίου (cofferdams),

(γ) την έκθεση σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου και δονήσεων,

(δ) το χειρισμό ανυψωτικών και άλλων μηχανημάτων ισχύος και εργαλείων ή την εργασία ως σηματοδότες στους χειριστές του εξοπλισμού αυτού,

(ε) το χειρισμό σχοινιών πρόσδεσης ή ρυμούλκησης ή του εξοπλισμού αγκυροβολίας,

(στ) τον εξαρτισμό,

(ζ) την εργασία στους ιστούς του πλοίου ή στο κατάστρωμα με δυσμενείς καιρικές συνθήκες,

(η) τα καθήκοντα τήρησης νυχτερινής φυλακής,

(θ) τη συντήρηση ηλεκτρολογικού εξοπλισμού,

(ι) την έκθεση σε πιθανώς επιβλαβή υλικά ή επιβλαβείς φυσικούς παράγοντες, όπως επικίνδυνες ή τοξικές ουσίες και ιονίζουσες ακτινοβολίες,

(ια) το καθαρισμό μηχανημάτων τροφοδοσίας, και

(ιβ) το χειρισμό ή τον έλεγχο των λέμβων του πλοίου.

3. Πρακτικά μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται από την αρμόδια αρχή ή μέσω κατάλληλου μηχανισμού για να ενημερωθούν οι νέοι ναυτικοί επί πληροφοριών σχετικά με την πρόληψη ατυχημάτων και την προστασία της υγείας τους επί του πλοίου. Τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν κατάλληλη παροχή οδηγιών με μαθήματα, επίσημες εκδόσεις για την πρόληψη των ατυχημάτων που προορίζονται για νέα άτομα και επαγγελματική εκπαίδευση και εποπτεία νέων ναυτικών.

4. Η εκπαίδευση και η εξάσκηση των νέων ναυτικών τόσο στην ξηρά όσο και επί των πλοίων θα πρέπει να περιλαμβάνουν καθοδήγηση για τις επιζήμιες επιπτώσεις στην υγεία και την ευημερία τους από την κατάχρηση αλκοόλ και ναρκωτικών και άλλων πιθανώς επιβλαβών ουσιών και τους κινδύνους και τις ανησυχίες που συνδέονται με το HIV/AIDS και από άλλες δραστηριότητες που συνδέονται με κινδύνους για την υγεία.

Οδηγία Β4.3.11 – Διεθνής συνεργασία

1. Τα Μέλη, με τη συνδρομή, όπως αρμόζει, διακυβερνητικών και άλλων διεθνών οργανισμών, θα πρέπει να προσπαθήσουν, σε συνεργασία μεταξύ τους, να επιτύχουν τη μεγαλύτερη δυνατή ομοιομορφία δράσεως για την προαγωγή της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων.

2. Κατά την ανάπτυξη προγραμμάτων για την προαγωγή της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων, σύμφωνα με το Πρότυπο Α4.3, κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει δεόντως υπόψη τους συναφείς κώδικες πρακτικής που έχουν δημοσιευθεί από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας και τα κατάλληλα πρότυπα διεθνών οργανισμών.

3. Τα Μέλη θα πρέπει να λάβουν υπόψη την ανάγκη για διεθνή συνεργασία στη συνεχή προαγωγή δραστηριοτήτων που συνδέονται με την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων. Η εν λόγω συνεργασία θα μπορούσε να λάβει τη μορφή:

(α) διμερών ή πολυμερών ρυθμίσεων για ομοιομορφία στα πρότυπα και τα μέσα προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων,

(β) ανταλλαγής πληροφοριών για συγκεκριμένους κινδύνους που επηρεάζουν τους ναυτικούς και για τα μέσα προαγωγής της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων,

(γ) συνδρομής στη δοκιμή εξοπλισμού και την επιθεώρηση σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς του Κράτους σημαίας,

(δ) συνεργασίας για την προπαρασκευή και διάδοση διατάξεων, κανόνων ή εγχειριδίων για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη ατυχημάτων,

(ε) συνεργασίας για την παραγωγή και χρήση εκπαιδευτικών βοηθημάτων, και

(στ) κοινές εγκαταστάσεις ή αμοιβαία συνδρομή για την εκπαίδευση ναυτικών στην προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, την πρόληψη ατυχημάτων και τις ασφαλείς εργασιακές πρακτικές.

Κανονισμός 4.4 – Πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις ευημερίας

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που εργάζονται επί πλοίου έχουν πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που διασφαλίζουν την υγεία και την ευημερία τους

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι όπου υφίστανται χερσαίες εγκαταστάσεις ευημερίας, υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε αυτές. Το Μέλος πρέπει επίσης να προάγει την ανάπτυξη εγκαταστάσεων ευημερίας, όπως εκείνες που αναφέρονται στον Κώδικα, σε καθορισμένους λιμένες για να παρέχεται στους ναυτικούς πλοίων, που βρίσκονται στους λιμένες του, πρόσβαση σε κατάλληλες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες ευημερίας.

2. Οι υποχρεώσεις κάθε Μέλους σε σχέση με τις χερσαίες εγκαταστάσεις, όπως εγκαταστάσεις και υπηρεσίες ευημερίας, πολιτισμικές, αναψυχής και πληροφόρησης, καθορίζονται στον Κώδικα.

Πρότυπο Α4.4 – Πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις ευημερίας

1. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί, όπου υφίστανται εγκαταστάσεις ευημερίας στην επικράτειά του, αυτές να διατίθενται για χρήση από όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από εθνικότητα, φυλή, χρώμα, φύλο, θρήσκευμα, πολιτική γνώμη ή κοινωνική προέλευση και ανεξάρτητα από το Κράτος σημαίας του πλοίου στο οποίο προσλαμβάνονται ή απασχολούνται ή δουλεύουν.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να προάγει την ανάπτυξη εγκαταστάσεων ευημερίας σε κατάλληλους λιμένες της χώρας και να καθορίζει, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, τους λιμένες που θεωρούνται ως κατάλληλοι.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να ενθαρρύνει τη δημιουργία συμβουλίων ευημερίας, τα οποία πρέπει να εξετάζουν τακτικά τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες ευημερίας για να εξασφαλίζουν ότι είναι κατάλληλες υπό το φως των μεταβολών στις ανάγκες των ναυτικών που απορρέουν από τεχνικές, λειτουργικές και άλλες εξελίξεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Οδηγία Β4.4 – Πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις ευημερίας

Οδηγία Β4.4.1 – Υποχρεώσεις των Μελών

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει:

(α) να λάβει μέτρα για να εξασφαλίσει ότι παρέχονται κατάλληλες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες ευημερίας στους ναυτικούς σε καθορισμένους λιμένες κατάπλου και ότι

παρέχεται κατάλληλη προστασία στους ναυτικούς κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους, και

(β) να λάβει υπόψη, κατά την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων, τις ιδιαίτερες ανάγκες των ναυτικών, ειδικότερα όταν βρίσκονται σε ξένες χώρες και όταν εισέρχονται σε εμπόλεμες ζώνες, σε σχέση με την ασφάλεια, την υγεία τους και τις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου.

2. Ρυθμίσεις για την εποπτεία των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών ευημερίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων εκπροσώπων των οργανώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει μέτρα σχεδιασμένα να επισπεύσουν την ελεύθερη κυκλοφορία, μεταξύ πλοίων, κεντρικών φορέων εφοδιασμού και εγκαταστάσεων ευημερίας, των υλικών πρόνοιας, όπως ταινίες, βιβλία, εφημερίδες και αθλητικό εξοπλισμό για χρήση από τους ναυτικούς στα πλοία τους και στα χερσαία κέντρα ευημερίας.

4. Τα Μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για την προαγωγή της ευημερίας των ναυτικών στη θάλασσα και τους λιμένες. Η εν λόγω συνεργασία θα πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής:

(α) διαβουλεύσεις μεταξύ αρμόδιων αρχών με σκοπό την παροχή και τη βελτίωση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών ευημερίας των ναυτικών, τόσο σε λιμένες όσο και στα πλοία,

(β) συμφωνίες για τη συγκέντρωση πόρων και την κοινή παροχή εγκαταστάσεων ευημερίας σε μεγάλους λιμένες, ούτως ώστε να αποφεύγεται η άσκοπη διπλή παροχή υπηρεσιών,

(γ) οργάνωση διεθνών αθλητικών διαγωνισμών και ενθάρρυνση της συμμετοχής των ναυτικών σε αθλητικές δραστηριότητες, και

(δ) οργάνωση διεθνών σεμιναρίων με θέμα την ευημερία των ναυτικών στη θάλασσα και σε λιμένες.

Οδηγία Β4.4.2 – Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες ευημερίας σε λιμένες

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να παρέχει ή να εξασφαλίζει την παροχή εκείνων των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών ευημερίας που μπορεί να απαιτούνται σε κατάλληλους λιμένες της χώρας.

2. Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες ευημερίας θα πρέπει να παρέχονται, σύμφωνα με τις εθνικές συνθήκες και την πρακτική, από έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους:

(α) δημόσιες αρχές,

(β) ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών σύμφωνα με συλλογικές συμβάσεις ή άλλων συμφωνημένων διακανονισμών και

(γ) εθελοντικές οργανώσεις.

3. Οι απαραίτητες εγκαταστάσεις ευημερίας και αναψυχής θα πρέπει να δημιουργούνται ή να αναπτύσσονται σε λιμένες. Αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

(α) αίθουσες συναντήσεων και ψυχαγωγίας, όπως απαιτείται,

(β) εγκαταστάσεις για αθλητισμό και υπαίθριες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των διαγωνισμών,

(γ) εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, και

(δ) όπου αρμόζει, εγκαταστάσεις για θρησκευτικές τελετές και για ατομική συμβουλευτική.

4. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις μπορεί να παρέχονται διαθέτοντας στους ναυτικούς, σύμφωνα με τις ανάγκες τους, εγκαταστάσεις που έχουν σχεδιαστεί περισσότερο για γενική χρήση.

5. Όταν μεγάλος αριθμός ναυτικών διαφορετικών εθνικοτήτων χρειάζεται εγκαταστάσεις, όπως ξενοδοχεία, λέσχες και αθλητικές εγκαταστάσεις σε συγκεκριμένο λιμένα, οι αρμόδιες αρχές ή φορείς των χωρών προέλευσης των ναυτικών και των Κρατών σημαίας, καθώς και οι αρμόδιες διεθνείς ενώσεις, θα πρέπει να διαβουλεύονται και να συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές και φορείς της χώρας, όπου βρίσκεται ο λιμένας και μεταξύ τους με σκοπό τη συγκέντρωση πόρων και την αποφυγή άσκοπης διπλής παροχής υπηρεσιών.

6. Ξενοδοχεία ή ξενώνες κατάλληλους για ναυτικούς θα πρέπει να διατίθενται, όταν υπάρχει ανάγκη γι' αυτούς. Θα πρέπει να παρέχονται εγκαταστάσεις εφάμιλλες αυτών που συναντώνται σε ξενοδοχεία καλής κατηγορίας και, οπουδήποτε αυτό είναι δυνατόν, θα πρέπει να βρίσκονται σε καλό περιβάλλον, μακριά από την κοντινή περιοχή με τις αποβάθρες. Τα εν λόγω ξενοδοχεία ή ξενώνες θα πρέπει να επιβλέπονται κατάλληλα, οι τιμές που χρεώνονται θα πρέπει να είναι λογικές και όπου αυτό είναι απαραίτητο και δυνατόν, θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για την στέγαση των οικογενειών των ναυτικών.

7. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις ενδιαίτησης θα πρέπει να είναι ανοικτές για όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από εθνικότητα, φυλή, χρώμα, φύλο, θρήσκευμα, πολιτική γνώμη ή κοινωνική καταγωγή και ανεξάρτητα από το Κράτος σημαίας του πλοίου στο οποίο εργάζονται ή απασχολούνται ή δουλεύουν. Χωρίς να παραβιάζεται με κανέναν τρόπο αυτή η αρχή, μπορεί να είναι απαραίτητη σε ορισμένους λιμένες η παροχή διαφορετικών τύπων εγκαταστάσεων, συγκρίσιμων όσον αφορά τα πρότυπα, αλλά προσαρμοσμένων στα έθιμα και τις ανάγκες διαφορετικών ομάδων ναυτικών.

8. Θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι, ανάλογα με τις ανάγκες, τεχνικώς αρμόδια άτομα θα απασχολούνται με πλήρες ωράριο στη λειτουργία των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών ευημερίας των ναυτικών, επιπροσθέτως των οποιωνδήποτε εθελοντών εργαζομένων.

Οδηγία Β4.4.3 – Συμβούλια ευημερίας

1. Θα πρέπει να δημιουργούνται συμβούλια ευημερίας σε επίπεδο λιμένα, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, όπως αρμόζει. Τα καθήκοντά τους θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

(α) την τήρηση υπό εξέταση της καταλληλότητας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων ευημερίας και την παρακολούθηση της ανάγκης παροχής πρόσθετων εγκαταστάσεων ή την απόσυρση εγκαταστάσεων που δεν χρησιμοποιούνται, και

(β) τη συνδρομή και παροχή συμβουλών στους υπευθύνους για την παροχή εγκαταστάσεων ευημερίας και εξασφάλιση του συντονισμού μεταξύ τους.

2. Τα συμβούλια ευημερίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν μεταξύ των μελών τους, εκπροσώπους των οργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών, τις αρμόδιες αρχές και, όπου αρμόζει, εθελοντικές οργανώσεις και κοινωνικούς φορείς.

3. Όπως αρμόζει, οι πρόξενοι ναυτικών Κρατών και οι τοπικοί εκπρόσωποι ξένων οργανώσεων ευημερίας θα πρέπει, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς, να συνδέονται με το έργο των λιμενικών, περιφερειακών και εθνικών συμβουλίων ευημερίας.

Οδηγία Β4.4.4 – Χρηματοδότηση εγκαταστάσεων ευημερίας

1. Σύμφωνα με τις εθνικές συνθήκες και την πρακτική, οικονομική στήριξη για εγκαταστάσεις ευημερίας σε λιμένες θα πρέπει να διατίθεται με ένα ή περισσότερα από τα εξής:

(α) χορηγίες από δημόσιους πόρους,

(β) εισφορές ή άλλα ειδικά τέλη από ναυτιλιακές πηγές,

(γ) εθελοντικές συνεισφορές από πλοιοκτήτες, ναυτικούς ή τις οργανώσεις τους, και

(δ) εθελοντικές συνεισφορές από άλλες πηγές.

2. Όταν επιβάλλονται φόροι, εισφορές και ειδικά τέλη για τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες ευημερίας θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για τους σκοπούς για τους οποίους συγκεντρώνονται.

Οδηγία Β4.4.5 – Διάδοση πληροφοριών και μέτρα διευκόλυνσης

1. Θα πρέπει να διαδίδονται πληροφορίες μεταξύ των ναυτικών σχετικά με τις εγκαταστάσεις που είναι ανοικτές για το ευρύ κοινό στους λιμένες κατάπλου, ιδίως για τις εγκαταστάσεις μεταφοράς, ευημερίας, διασκέδασης και εκπαίδευσης και για τους τόπους λατρείας, καθώς και για τις εγκαταστάσεις που παρέχονται ειδικά για ναυτικούς.

2. Θα πρέπει να διατίθενται επαρκή μέσα μεταφοράς σε λογικές τιμές και σε οποιαδήποτε λογικά χρονικά διαστήματα για να μπορούν οι ναυτικοί να φθάσουν σε αστικές περιοχές από προσιτές τοποθεσίες στους λιμένες.

3. Θα πρέπει να λαμβάνονται όλα τα κατάλληλα μέτρα από τις αρμόδιες αρχές για να γνωστοποιούνται στους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς, που εισέρχονται στο λιμένα, τυχόν ειδικοί νόμοι ή έθιμα, η παράβαση των οποίων μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ελευθερία τους.

4. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να παρέχουν στις περιοχές ζώνης λιμένα και τους δρόμους πρόσβασης επαρκή φωτισμό και σήμανση και τακτικές περιπολίες για την προστασία των ναυτικών.

Οδηγία Β4.4.6 – Ναυτικοί σε ξένο λιμένα

1. Για την προστασία των ναυτικών σε ξένους λιμένες, θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να διευκολύνεται:

(α) η πρόσβαση σε πρόξενους των Χωρών εθνικότητάς τους ή των Χωρών κατοικίας τους, και

(β) η αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ προξενικών και των τοπικών ή εθνικών αρχών.

2. Κρατήσεις ναυτικών σε ξένο λιμένα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται γρήγορα σύμφωνα με τη δέουσα διαδικασία που ορίζει ο νόμος και με κατάλληλη προξενική προστασία.

3. Όποτε ένας ναυτικός κρατείται για οποιονδήποτε λόγο στην επικράτεια ενός Μέλους, η αρμόδια αρχή θα πρέπει, εάν το ζητήσει ο ναυτικός, να ενημερώσει αμέσως το Κράτος σημαίας και το Κράτος εθνικότητας του ναυτικού. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να ενημερώσει

εγκαίρως το ναυτικό σχετικά με το δικαίωμά του να διατυπώσει τέτοιο αίτημα. Το Κράτος εθνικότητας του ναυτικού θα πρέπει να ενημερώσει εγκαίρως τους πλησιέστερους συγγενείς του ναυτικού. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να επιτρέψει στους προξενικούς αξιωματούχους των εν λόγω Κρατών άμεση πρόσβαση στο ναυτικό και τακτικές επισκέψεις για όσο διάστημα κρατείται ο ναυτικός.

4. Κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει μέτρα, όταν αυτό είναι απαραίτητο, για να εξασφαλίζει την ασφάλεια των ναυτικών έναντι επιθέσεων και άλλων παράνομων πράξεων για όσο διάστημα τα πλοία βρίσκονται στα χωρικά του ύδατα και ιδίως κατά την προσέγγιση σε λιμένες.

5. Θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια από τους υπεύθυνους στο λιμένα και επί του πλοίου για να διευκολύνεται η παροχή άδειας εξόδου στους ναυτικούς το ταχύτερο δυνατόν μετά τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα.

Κανονισμός 4.5 – Κοινωνική ασφάλεια

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι λαμβάνονται μέτρα με σκοπό την παροχή στους ναυτικούς πρόσβασης στην προστασία κοινωνικής ασφάλειας

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλοι οι ναυτικοί και, στο βαθμό που προβλέπεται από την εθνική του νομοθεσία, τα εξαρτώμενα μέλη τους, έχουν πρόσβαση σε προστασία κοινωνικής ασφάλειας σύμφωνα με τον Κώδικα, χωρίς ωστόσο να θίγονται οποιεσδήποτε ευνοϊκότερες προϋποθέσεις αναφέρονται στην παράγραφο 8 του άρθρου 19 του Καταστατικού.

2. Κάθε Μέλος αναλαμβάνει να λάβει μέτρα, σύμφωνα με τις εθνικές περιστάσεις του, μεμονωμένα και μέσω διεθνούς συνεργασίας, για την σταδιακή επίτευξη πλήρους προστασίας κοινωνικής ασφάλειας για τους ναυτικούς.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί που υπόκεινται στη νομοθεσία του περί κοινωνικής ασφάλειας και, στον βαθμό που προβλέπεται από την εθνική του νομοθεσία, τα εξαρτώμενα μέλη τους, δικαιούνται να επωφεληθούν από την προστασία κοινωνικής ασφάλειας υπό όρους όχι λιγότερο ευνοϊκούς με εκείνους που απολαμβάνουν οι εργαζόμενοι στην ξηρά.

Πρότυπο Α4.5 – Κοινωνική ασφάλεια

1. Οι κλάδοι που πρέπει να εξεταστούν με σκοπό την σταδιακή επίτευξη πλήρους προστασίας κοινωνικής ασφάλειας σύμφωνα με τον Κανονισμό 4.5 είναι: ιατρική περίθαλψη, επίδομα ασθενείας, επίδομα ανεργίας, παροχές γήρατος, παροχές σε περίπτωση επαγγελματικής ασθένειας ή τραυματισμού λόγω εργατικού ατυχήματος, οικογενειακό επίδομα, επίδομα μητρότητας, επίδομα αναπηρίας και παροχές επιζώντων, συμπληρώνοντας την προστασία που παρέχεται υπό του Κανονισμού 4.1 για την ιατρική περίθαλψη και 4.2 για την ευθύνη των πλοιοκτητών και σύμφωνα με άλλους τίτλους της παρούσας Σύμβασης.

2. Κατά τον χρόνο επικύρωσης, η προστασία που πρέπει να παρέχεται από κάθε Μέλος σύμφωνα με τον Κανονισμό 4.5, παράγραφο 1, πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τρεις από τους εννέα κλάδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να λάβει μέτρα, σύμφωνα με τις εθνικές του περιστάσεις του, για να παρέχει τη συμπληρωματική προστασία κοινωνικής ασφάλισης που αναφέρεται στην

παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου σε όλους τους ναυτικούς που κατοικούν κανονικά στην επικράτειά του. Η υποχρέωση αυτή θα μπορούσε να εκπληρωθεί, για παράδειγμα, μέσω κατάλληλων διμερών ή πολυμερών συμφωνιών ή μέσω συστημάτων που βασίζονται σε εισφορές. Η προκύπτουσα προστασία δεν πρέπει να είναι λιγότερο ευνοϊκή από εκείνη που απολαμβάνουν οι εργαζόμενοι στην ξηρά που κατοικούν στην επικράτειά του.

4. Παρά την απόδοση των υποχρεώσεων της παραγράφου 3 του παρόντος Προτύπου, τα Μέλη μπορούν να καθορίσουν, με διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες και με διατάξεις που υιοθετούνται στο πλαίσιο των περιφερειακών οργανισμών οικονομικής ενοποίησης, άλλους κανόνες σχετικά με τη νομοθεσία περί κοινωνικής ασφάλειας στην οποία υπόκεινται οι ναυτικοί.

5. Οι υποχρεώσεις κάθε Μέλους όσον αφορά τους ναυτικούς σε πλοία που φέρουν τη σημαία του πρέπει να περιλαμβάνουν τις υποχρεώσεις που προβλέπουν οι Κανονισμοί 4.1 και 4.2 και οι σχετικές διατάξεις του Κώδικα, καθώς και αυτές που ενυπάρχουν στις γενικές υποχρεώσεις του βάσει του διεθνούς δικαίου.

6. Κάθε Μέλος πρέπει να εξετάσει τους διάφορους τρόπους με τους οποίους θα παρέχονται συγκρίσιμα οφέλη στους ναυτικούς, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και την πρακτική, σε περίπτωση έλλειψης επαρκούς κάλυψης στους κλάδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου.

7. Η προστασία βάσει του Κανονισμού 4.5, παράγραφος 1, μπορεί, όπως αρμόζει, να περιέχεται σε νόμους ή κανονισμούς, σε ιδιωτικά προγράμματα ή συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή σε συνδυασμό των ανωτέρω.

8. Στο βαθμό που είναι συμβατό με την εθνική νομοθεσία και πρακτική, τα Μέλη πρέπει να συνεργάζονται, με διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ή άλλες ρυθμίσεις, για να εξασφαλίζουν τη διατήρηση των δικαιωμάτων κοινωνικής ασφάλειας, που παρέχονται μέσω προγραμμάτων με ή χωρίς ανταποδοτικές εισφορές, τα οποία αποκτήθηκαν ή βρίσκονται υπό διαδικασία απόκτησης, από όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από την κατοικία τους.

9. Κάθε Μέλος πρέπει να θεσπίσει δίκαιες και αποτελεσματικές διαδικασίες για τη διευθέτηση διαφορών.

10. Κάθε Μέλος πρέπει, κατά τον χρόνο επικύρωσης, να ορίσει τους κλάδους για τους οποίους παρέχεται προστασία σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος Προτύπου. Στη συνέχεια, πρέπει να ενημερώνει τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας όταν παρέχει προστασία κοινωνικής ασφάλειας σε σχέση με έναν ή περισσότερους κλάδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου. Ο Γενικός Διευθυντής τηρεί μητρώο αυτών των πληροφοριών και το διαθέτει σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

11. Οι εκθέσεις προς το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, σύμφωνα με το άρθρο 22 του Καταστατικού, πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχουν ληφθεί σύμφωνα με τον Κανονισμό 4.5, παράγραφος 2, για την επέκταση της προστασίας σε άλλους κλάδους.

Οδηγία Β4.5 – Κοινωνική ασφάλεια

1. Η προστασία που θα παρέχεται κατά τον χρόνο επικύρωσης σύμφωνα με το Πρότυπο Α4.5, παράγραφος 2, θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τους κλάδους της ιατρικής περίθαλψης, του επιδόματος ασθενείας και των παροχών σε περίπτωση τραυματισμού λόγω εργατικού ατυχήματος.

2. Στις περιστάσεις που αναφέρονται στο Πρότυπο Α4.5, παράγραφος 6, συγκρίσιμα επιδόματα μπορεί να παρέχονται μέσω ασφάλισης, διμερών και πολυμερών συμφωνιών ή άλλων αποτελεσματικών μέσων, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις των σχετικών συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Όταν υιοθετούνται τέτοια μέτρα, οι ναυτικοί που καλύπτονται από τα μέτρα αυτά θα πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με τα μέσα με τα οποία θα παρέχονται οι διάφοροι κλάδοι προστασίας κοινωνικής ασφάλισης.

3. Όταν οι ναυτικοί υπόκεινται σε περισσότερες από μία εθνικές νομοθεσίες που καλύπτουν την κοινωνική ασφάλιση, τα ενδιαφερόμενα Μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται για να προσδιορίσουν με αμοιβαία συμφωνία ποιά νομοθεσία πρέπει να εφαρμοστεί, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες, όπως ο τύπος και το επίπεδο προστασίας βάσει των αντίστοιχων νομοθεσιών που είναι πιο ευνοϊκοί για τον ενδιαφερόμενο ναυτικό, καθώς και τις προτιμήσεις του ναυτικού.

4. Οι διαδικασίες που θα θεσπιστούν βάσει του Προτύπου Α4.5, παράγραφος 9, θα πρέπει να είναι σχεδιασμένες για να καλύπτουν όλες τις διαφορές που αφορούν στις απαιτήσεις των ενδιαφερόμενων ναυτικών, ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο παρέχεται η κάλυψη.

5. Κάθε Μέλος που έχει ναυτικούς υπηκόους του, ναυτικούς μη υπηκόους του ή και τα δύο, οι οποίοι υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του θα πρέπει να παρέχει την προστασία κοινωνικής ασφάλειας βάσει της Σύμβασης, όπως εφαρμόζεται και θα πρέπει να εξετάζει κατά περιόδους τους κλάδους προστασίας κοινωνικής ασφάλειας του Προτύπου Α.4.5, παράγραφος 1, με σκοπό να προσδιορίζει τυχόν πρόσθετους κλάδους κατάλληλους για τους ενδιαφερόμενους ναυτικούς.

6. Η σύμβαση εργασίας των ναυτικών θα πρέπει να αναγνωρίζει τα μέσα με τα οποία οι διάφοροι κλάδοι προστασίας κοινωνικής ασφάλειας θα παρέχονται στο ναυτικό από τον πλοιοκτήτη, καθώς και οποιεσδήποτε άλλες σχετικές πληροφορίες που βρίσκονται στη διάθεση του πλοιοκτήτη, όπως νόμιμες κρατήσεις από τους μισθούς των ναυτικών και οι εισφορές των πλοιοκτητών, οι οποίες μπορεί να γίνουν σύμφωνα με τις απαιτήσεις αναγνωρισμένων εξουσιοδοτημένων φορέων βάσει των σχετικών εθνικών προγραμμάτων κοινωνικής ασφάλειας.

7. Το Μέλος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, θα πρέπει, κατά την αποτελεσματική άσκηση της δικαιοδοσίας του επί κοινωνικών θεμάτων, να βεβαιώνεται ότι οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών σχετικά με την προστασία κοινωνικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής των απαιτούμενων εισφορών σε προγράμματα κοινωνικής ασφάλειας, εκπληρώνονται.

ΤΙΤΛΟΣ 5. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ

1. Οι Κανονισμοί του παρόντος Τίτλου ορίζουν την υποχρέωση κάθε Μέλους να εφαρμόσει και να επιβάλλει πλήρως τις αρχές και τα δικαιώματα που καθορίζονται στα Άρθρα της παρούσας Σύμβασης, καθώς και τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις που προβλέπονται από τους Τίτλους 1, 2, 3 και 4.

2. Οι παράγραφοι 3 και 4 του Άρθρου VI, οι οποίες επιτρέπουν την εφαρμογή του Μέρους Α του Κώδικα, μέσω ουσιωδώς ισοδύναμων διατάξεων, δεν ισχύουν για το Μέρος Α του Κώδικα στον παρόντα Τίτλο.

3. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του Άρθρου VI, κάθε Μέλος πρέπει να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του υπό των Κανονισμών με τον τρόπο που καθορίζεται στα αντίστοιχα Πρότυπα του Μέρους Α του Κώδικα, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις αντίστοιχες Οδηγίες του Μέρους Β του Κώδικα.

4. Οι διατάξεις του παρόντος Τίτλου πρέπει να εφαρμόζονται έχοντας υπόψη ότι οι ναυτικοί και οι πλοιοκτήτες, όπως όλα τα άλλα πρόσωπα, είναι ίσοι ενώπιον του νόμου και δικαιούνται την ίση προστασία του νόμου και δεν πρέπει να υπόκεινται σε διακρίσεις, όσον αφορά στην πρόσβασή τους σε δικαστήρια, συμβούλια κρίσης ή άλλους μηχανισμούς επίλυσης διαφορών. Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου δεν καθορίζουν νομική δικαιοδοσία ή νόμικη δωσιδικία.

Κανονισμός 5.1 – Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι κάθε Μέλος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του υπό την παρούσα Σύμβαση όσον αφορά στα πλοία που φέρουν τη σημαία του

Κανονισμός 5.1.1 – Γενικές αρχές

1. Κάθε Μέλος είναι υπεύθυνο να εξασφαλίσει την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του υπό την παρούσα Σύμβαση επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να θεσπίσει ένα αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης των συνθηκών ναυτικής εργασίας, σύμφωνα με τους Κανονισμούς 5.1.3 και 5.1.4, εξασφαλίζοντας ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του πληρούν και συνεχίζουν να πληρούν τα πρότυπα της παρούσας Σύμβασης.

3. Κατά την θέσπιση ενός αποτελεσματικού συστήματος επιθεώρησης και πιστοποίησης των συνθηκών ναυτικής εργασίας, το Μέλος μπορεί, όπου κρίνει κατάλληλο, να εξουσιοδοτήσει δημόσια ιδρύματα ή άλλους οργανισμούς (συμπεριλαμβανομένων οργανισμών άλλου Μέλους, εάν το τελευταίο συμφωνεί), τους οποίους αναγνωρίζει ως έχοντες την ικανότητα και την ανεξαρτησία για να διεξάγουν επιθεωρήσεις ή να εκδώσουν πιστοποιητικά ή και τα δύο. Σε κάθε περίπτωση, το Μέλος πρέπει να παραμένει πλήρως υπεύθυνο για την επιθεώρηση και πιστοποίηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ενδιαφερόμενων ναυτικών επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του.

4. Ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, συνοδευόμενο από δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, πρέπει να αποτελεί *εκ πρώτης όψεως* απόδειξη ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί δεόντως από το Μέλος, τη σημαία του οποίου φέρει και ότι οι απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, που αφορούν στις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, πληρούνται στο βαθμό που αυτό πιστοποιείται.

5. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του, πρέπει να περιλαμβάνονται στις εκθέσεις του Μέλους προς το Διεθνές Γραφείο Εργασίας σύμφωνα με το Άρθρο 22 του Καταστατικού.

Πρότυπο Α5.1.1 – Γενικές αρχές

1. Κάθε Μέλος πρέπει να θεσπίσει σαφείς στόχους και πρότυπα που διέπουν τη διοίκηση των συστημάτων επιθεώρησης και πιστοποίησής του, καθώς και κατάλληλες γενικές

διαδικασίες για την αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο επιτυγχάνονται οι εν λόγω στόχοι και πρότυπα.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί όλα τα πλοία που υψώνουν τη σημαία του να φέρουν αντίγραφο της παρούσας Σύμβασης που να είναι διαθέσιμο επί του πλοίου.

Οδηγία Β5.1.1 – Γενικές αρχές

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να κάνει τις κατάλληλες ρυθμίσεις για την προώθηση της αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ των δημοσίων ιδρυμάτων και άλλων οργανισμών που αναφέρονται στους Κανονισμούς 5.1.1 και 5.1.2, που ασχολούνται με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών επί πλοίου.

2. Για να εξασφαλιστεί καλύτερα η συνεργασία μεταξύ επιθεωρητών και πλοιοκτητών, ναυτικών και των αντίστοιχων οργανώσεών τους και για να διατηρηθούν ή να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να διαβουλεύεται με τους εκπροσώπους των εν λόγω οργανώσεων σε τακτά χρονικά διαστήματα όσον αφορά τα καλύτερα μέσα για την επίτευξη των στόχων αυτών. Ο τρόπος διεξαγωγής των εν λόγω διαβουλεύσεων θα πρέπει να προσδιορίζεται από την αρμόδια αρχή ύστερα από διαβούλευση με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Κανονισμός 5.1.2 – Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών

1. Τα δημόσια ιδρύματα ή άλλοι οργανισμοί που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του Κανονισμού 5.1.1 («αναγνωρισμένοι οργανισμοί») θα πρέπει να έχουν αναγνωριστεί από την αρμόδια αρχή ότι πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα σχετικά με την ικανότητα και την ανεξαρτησία. Οι λειτουργίες επιθεώρησης ή πιστοποίησης που οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί μπορεί να εξουσιοδοτηθούν να διεξάγουν, πρέπει να εντάσσονται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων που αναφέρονται ρητά στον Κώδικα ως διεξαγόμενες από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό.

2. Οι εκθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του Κανονισμού 5.1.1, πρέπει να περιέχουν πληροφορίες σχετικά με οποιονδήποτε αναγνωρισμένο οργανισμό, το εύρος των εξουσιοδοτήσεων που χορηγήθηκαν και τις ρυθμίσεις που έγιναν από το Μέλος για να εξασφαλίσει ότι οι εξουσιοδοτημένες δραστηριότητες διεξάγονται με πληρότητα και αποτελεσματικότητα.

Πρότυπο Α5.1.2 – Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών

1. Για το σκοπό της αναγνώρισης σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Κανονισμού 5.1.2, η αρμόδια αρχή πρέπει να εξετάζει την ικανότητα και την ανεξαρτησία του ενδιαφερόμενου οργανισμού και να αποφασίζει κατά πόσο ο οργανισμός έχει επιδείξει, στο βαθμό που είναι απαραίτητο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων που καλύπτονται από την εξουσιοδότηση που του χορηγήθηκε, ότι:

(α) διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη στους συναφείς τομείς της παρούσας Σύμβασης και κατάλληλη γνώση των λειτουργιών του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων απαιτήσεων ώστε οι ναυτικοί να εργάζονται επί πλοίων, των συνθηκών απασχόλησης, ενδιαίτησης, των εγκαταστάσεων αναψυχής, της διατροφής και της τροφοδοσίας, της πρόληψης ατυχημάτων, της προστασίας της υγείας, της ιατρικής περίθαλψης, της ευημερίας και της προστασίας κοινωνικής ασφάλειας,

(β) έχει την ικανότητα διατήρησης και εκσυγχρονισμού της εμπειρογνωμοσύνης του προσωπικού του,

(γ) διαθέτει την απαραίτητη γνώση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης, καθώς και των εθνικών νόμων και κανονισμών που έχουν εφαρμογή και των σχετικών διεθνών οργάνων, και

(δ) έχει το κατάλληλο μέγεθος, δομή, εμπειρία και δυνατότητα ανάλογα με τον τύπο και τον βαθμό της εξουσιοδότησης.

2. Οποιεσδήποτε εξουσιοδοτήσεις χορηγούνται σε σχέση με επιθεωρήσεις πρέπει, κατ' ελάχιστο, να παρέχουν στον αναγνωρισμένο οργανισμό τη δυνατότητα να απαιτεί την αποκατάσταση των ελλείψεων που αναγνωρίζει στις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και να διεξάγει τις σχετικές επιθεωρήσεις ύστερα από αίτημα Κράτους λιμένα.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να θεσπίσει:

(α) σύστημα που να εξασφαλίζει την καταλληλότητα του έργου που εκτελείται από τους τυχόν αναγνωρισμένους οργανισμούς και να περιλαμβάνει πληροφορίες για όλους τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς που έχουν εφαρμογή και τα σχετικά διεθνή όργανα, και

(β) διαδικασίες για την επικοινωνία με τους εν λόγω οργανισμούς και για την εποπτεία αυτών.

4. Κάθε Μέλος πρέπει να παρέχει στο Διεθνές Γραφείο Εργασίας πρόσφατο κατάλογο οποιωνδήποτε αναγνωρισμένων οργανισμών εξουσιοδοτημένων να ενεργούν για λογαριασμό του και να τηρεί τον εν λόγω κατάλογο ενημερωμένο. Ο κατάλογος πρέπει να προσδιορίζει τα καθήκοντα που ο αναγνωρισμένος οργανισμός έχει εξουσιοδοτηθεί να διεξάγει. Το Γραφείο πρέπει να καθιστά τον εν λόγω κατάλογο δημόσια διαθέσιμο.

Οδηγία Β5.1.2 – Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών

1. Ο οργανισμός που επιδιώκει αναγνώριση θα πρέπει να επιδείξει την τεχνική, διοικητική και διαχειριστική επάρκεια και ικανότητα για να εξασφαλίζει την παροχή έγκαιρων υπηρεσιών ικανοποιητικής ποιότητας.

2. Κατά την αξιολόγηση της ικανότητας ενός οργανισμού, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσο ο οργανισμός:

(α) διαθέτει κατάλληλο τεχνικό, διοικητικό προσωπικό και προσωπικό υποστήριξης,

(β) διαθέτει επαρκές προσοντούχο επαγγελματικό προσωπικό για την παροχή της απαιτούμενης υπηρεσίας, που να προσφέρει επαρκή γεωγραφική κάλυψη,

(γ) έχει αποδεδειγμένη ικανότητα να παρέχει έγκαιρη υπηρεσία ικανοποιητικής ποιότητας, και

(δ) είναι ανεξάρτητος και υπόλογος κατά τη λειτουργία του.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να συνάψει γραπτή συμφωνία με οποιονδήποτε οργανισμό αναγνωρίζει για τους σκοπούς εξουσιοδότησης. Η συμφωνία θα πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

(α) πεδίο εφαρμογής,

(β) σκοπό,

(γ) γενικές προϋποθέσεις,

(δ) εκτέλεση υπηρεσιών υπό εξουσιοδότηση,

(ε) νομική βάση των υπηρεσιών υπό εξουσιοδότηση,

(στ) υποβολή αναφορών προς την αρμόδια αρχή,

(ζ) προσδιορισμό της εξουσιοδότησης από την αρμόδια αρχή προς τον αναγνωρισμένο οργανισμό, και

(η) εποπτεία από την αρμόδια αρχή των δραστηριοτήτων που ανατίθενται στον αναγνωρισμένο οργανισμό.

4. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς να αναπτύξουν ένα σύστημα για τα προσόντα του προσωπικού που απασχολούν ως επιθεωρητές, ώστε να εξασφαλίζουν τον έγκαιρο εκσυγχρονισμό των γνώσεων και της εμπειρογνωμοσύνης τους.

5. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς να τηρούν αρχεία των υπηρεσιών που παρέχονται από αυτούς, τέτοιων ώστε να μπορούν να αποδεικνύουν την επίτευξη των απαιτούμενων προτύπων στα θέματα που καλύπτουν οι υπηρεσίες.

6. Κατά τη θέσπιση των διαδικασιών εποπτείας που αναφέρονται στο Πρότυπο Α5.1.2, παράγραφος 3(β), κάθε Μέλος θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις *Οδηγίες για την Εξουσιοδότηση Οργανισμών που Ενεργούν εκ Μέρους της Διοίκησης*, που υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Κανονισμός 5.1.3 – Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας

1. Ο παρών Κανονισμός εφαρμόζεται σε πλοία:

(α) ολικής χωρητικότητας 500 ή άνω, που εκτελούν διεθνείς πλόες, και

(β) ολικής χωρητικότητας 500 ή άνω, που φέρουν τη σημαία Μέλους και δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων σε άλλη χώρα.

Για τον σκοπό του παρόντος Κανονισμού, «διεθνής πλους» σημαίνει πλους από μία χώρα σε λιμένα εκτός της χώρας αυτής.

2. Ο παρών Κανονισμός εφαρμόζεται επίσης σε κάθε πλοίο που φέρει τη σημαία Μέλους και δεν καλύπτεται από την παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού, με αίτημα του πλοιοκτήτη προς το εν λόγω Μέλος.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί πλοία που υψώνουν τη σημαία του να φέρουν και να τηρούν πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας που να πιστοποιεί ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων για τη συνεχή συμμόρφωση που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Κανονισμού, έχουν επιθεωρηθεί και πληρούν τις απαιτήσεις των εθνικών νόμων ή κανονισμών ή άλλων μέτρων που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση.

4. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί πλοία που υψώνουν τη σημαία του να φέρουν και να τηρούν δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που να αναφέρει τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και

να προσδιορίζει τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από τον πλοιοκτήτη για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση του εν λόγω πλοίου ή πλοίων με τις απαιτήσεις αυτές.

5. Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας θα πρέπει να συμμορφώνονται με το υπόδειγμα που ορίζει ο Κώδικας.

6. Όταν η αρμόδια αρχή του Μέλους ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, διαπιστώνει μέσω επιθεώρησης ότι ένα πλοίο που φέρει τη σημαία του Μέλους, πληροί ή εξακολουθεί να πληροί τα πρότυπα της παρούσας Σύμβασης, πρέπει να εκδίδει ή να ανανεώνει πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας για τον σκοπό αυτό και να τηρεί δημόσια διαθέσιμο αρχείο του εν λόγω πιστοποιητικού.

7. Λεπτομερείς απαιτήσεις για το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, συμπεριλαμβανομένου του καταλόγου των στοιχείων που θα πρέπει να επιθεωρούνται και να εγκρίνονται, καθορίζονται στο Μέρος Α του Κώδικα.

Πρότυπο Α5.1.3 - Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας

1. Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας πρέπει να εκδίδεται για ένα πλοίο από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως γα τον σκοπό αυτό, για περίοδο που δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε έτη. Κατάλογος των στοιχείων που πρέπει να επιθεωρούνται και διαπιστώνονται ότι πληρούν τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς ή άλλα μέτρα που εφαρμόζουν τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία, πριν από την έκδοση πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας, παρατίθενται το Παράρτημα Α5-Ι.

2. Η ισχύς του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας πρέπει να υπόκειται σε ενδιάμεση επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, για να εξασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση. Εάν πραγματοποιηθεί μία μόνο ενδιάμεση επιθεώρηση και η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού είναι πενταετής, αυτή πρέπει να λάβει χώρα μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας του πιστοποιητικού. Επετειακή ημερομηνία σημαίνει την ημέρα και τον μήνα κάθε έτους που θα αντιστοιχεί στην ημερομηνία λήξης του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας. Ο σκοπός και το εύρος της ενδιάμεσης επιθεώρησης πρέπει να είναι ισοδύναμα με την επιθεώρηση για ανανέωση πιστοποιητικού. Το πιστοποιητικό πρέπει να επικυρωθεί κατόπιν ικανοποιητικής ενδιάμεσης επιθεώρησης.

3. Παρά την παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου, όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη του υπάρχοντος πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας, το νέο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας πρέπει να ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού.

4. Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται σε διάστημα μεγαλύτερο των τριών μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας, το νέο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας πρέπει να ισχύει για περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

5. Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας μπορεί να εκδίδεται σε προσωρινή βάση:

(α) σε νέα πλοία κατά την παράδοση,

(β) όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία, ή

(γ) όταν ένας πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη λειτουργίας ενός πλοίου που είναι καινούργιο για τον εν λόγω πλοιοκτήτη.

6. Το προσωρινό πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας μπορεί να εκδίδεται, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες, από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό.

7. Προσωρινό πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας μπορεί να εκδίδεται μόνο αφού έχει βεβαιωθεί ότι:

(α) το πλοίο έχει επιθεωρηθεί, στο βαθμό που αυτό είναι εύλογο και πρακτικά δυνατό για τα πεδία που αναφέρονται στο Παράρτημα Α5-Ι, λαμβάνοντας υπόψη τη βεβαίωση των στοιχείων σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (β), (γ) και (δ) της παρούσας παραγράφου,

(β) ο πλοιοκτήτης έχει αποδείξει στην αρμόδια αρχή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό ότι το πλοίο διαθέτει επαρκείς διαδικασίες για να συμμορφωθεί με την παρούσα Σύμβαση,

(γ) ο πλοίαρχος είναι εξοικειωμένος με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης και τις υποχρεώσεις εφαρμογής της, και

(δ) έχουν υποβληθεί σχετικές πληροφορίες στην αρμόδια αρχή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό για την έκδοση δήλωσης συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας.

8. Πλήρης επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου πρέπει να διεξάγεται πριν από τη λήξη του προσωρινού πιστοποιητικού, για να καταστεί δυνατή η έκδοση πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας πλήρους διάρκειας. Δεν μπορεί να εκδοθεί περαιτέρω προσωρινό πιστοποιητικό μετά την αρχική εξάμηνη περίοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 6 του παρόντος Προτύπου. Δεν χρειάζεται να εκδοθεί δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας για την περίοδο ισχύος του προσωρινού πιστοποιητικού.

9. Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, το προσωρινό πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας θα πρέπει να συντάσσονται υπό τη μορφή που αντιστοιχεί στα υποδείγματα που παρατίθενται στο Παράρτημα Α5-ΙΙ.

10. Η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας πρέπει να επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας. Πρέπει να έχει δύο Μέρη:

(α) το Μέρος Ι πρέπει να συντάσσεται από την αρμόδια αρχή, η οποία πρέπει: (αα) να αναγνωρίζει τον κατάλογο των πεδίων που πρέπει να επιθεωρούνται, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου, (ββ) να αναγνωρίζει τις εθνικές απαιτήσεις που ενσωματώνουν τις σχετικές διατάξεις της παρούσας Σύμβασης παρέχοντας αναφορά στις σχετικές εθνικές νομικές διατάξεις, καθώς και, στο βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο, περιεκτικές πληροφορίες για το κύριο περιεχόμενο των εθνικών απαιτήσεων, (γγ) να αναφέρει τις συγκεκριμένες απαιτήσεις που αφορούν στον τύπο πλοίου σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, (δδ) να καταγράφει οποιεσδήποτε ουσιωδώς ισοδύναμες διατάξεις που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Άρθρου VI, και (εε) να αναφέρει ρητά οποιεσδήποτε εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή όπως προβλέπεται στο Τίτλο 3, και

(β) το Μέρος ΙΙ πρέπει να συντάσσεται από τον πλοιοκτήτη και να αναγνωρίζει τα μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις στο διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων και τα μέτρα που προτείνονται για να εξασφαλιστεί ότι υπάρχει συνεχής βελτίωση.

Η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως γα τον σκοπό αυτό, πρέπει να πιστοποιεί το Μέρος ΙΙ και να εκδίδει τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας.

11. Τα αποτελέσματα όλων των επακόλουθων επιθεωρήσεων ή άλλων εξακριβώσεων που διεξάγονται σε σχέση με το εν λόγω πλοίο και οποιεσδήποτε σημαντικές ελλείψεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια της εν λόγω εξακρίβωσης, πρέπει να καταγράφονται, μαζί με την ημερομηνία κατά την οποία διαπιστώθηκε ότι οι ελλείψεις αποκαταστάθηκαν. Το αρχείο αυτό, συνοδευόμενο από μετάφραση στην Αγγλική γλώσσα, όταν δεν είναι γραμμένο στην Αγγλική, πρέπει, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, να εγγράφεται ή να προσαρτάται στη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας ή να καθίσταται διαθέσιμο με κάποιον άλλον τρόπο στους ναυτικούς, στους επιθεωρητές του Κράτους σημαίας, στους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους των Κρατών λιμένα και στους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

12. Πρόσφατο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας εν ισχύι, συνοδευόμενα από μετάφραση στην Αγγλική γλώσσα, όταν δεν είναι γραμμένα στην Αγγλική, πρέπει να φέρονται επί του πλοίου και αντίγραφο τους να αναρτάται σε εμφανή θέση επί του πλοίου όπου είναι διαθέσιμο στους ναυτικούς. Αντίγραφο αυτών πρέπει να είναι διαθέσιμο σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς, ύστερα από αίτημα, στους ναυτικούς, τους επιθεωρητές του Κράτους σημαίας, τους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους των Κρατών λιμένα και τους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

13. Η απαίτηση για μετάφραση στην Αγγλική γλώσσα στις παραγράφους 11 και 12 του παρόντος Προτύπου δεν ισχύει στην περίπτωση πλοίου που δεν εκτελεί διεθνείς πλόες.

14. Το πιστοποιητικό που εκδίδεται βάσει της παραγράφου 1 ή 5 του παρόντος Προτύπου παύει να ισχύει σε οποιαδήποτε από τις εξής περιπτώσεις:

(α) εάν οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν ολοκληρώνονται εντός των περιόδων που ορίζονται από την παράγραφο 2 του παρόντος Προτύπου,

(β) εάν το πιστοποιητικό δεν έχει επικυρωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος Προτύπου,

(γ) όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία,

(δ) όταν ένας πλοιοκτήτης παύει να αναλαμβάνει την ευθύνη λειτουργίας ενός πλοίου, και

(ε) όταν έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή ή τον εξοπλισμό που καλύπτεται από τον Τίτλο 3.

15. Στην περίπτωση που αναφέρεται στην παράγραφο 14 (γ), (δ) ή (ε) του παρόντος Προτύπου, νέο πιστοποιητικό πρέπει να εκδίδεται μόνο όταν η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός που εκδίδει το νέο πιστοποιητικό, ικανοποιείται πλήρως ως προς το ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος Προτύπου.

16. Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας πρέπει να αποσύρεται από την αρμόδια αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για το σκοπό αυτό από το Κράτος σημαίας, εάν υπάρχουν αποδείξεις ότι το εν λόγω πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης και δεν έχουν γίνει οι απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες.

17. Όταν εξετάζει εάν θα πρέπει να αποσυρθεί ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, σύμφωνα με την παράγραφο 16 του παρόντος Προτύπου, η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη σοβαρότητα ή τη συχνότητα των ελλείψεων.

Οδηγία Β5.1.3 – Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας

1. Η καταγραφή των εθνικών απαιτήσεων στο Μέρος Ι της δήλωσης συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας θα πρέπει να περιλαμβάνει ή να συνοδεύεται από αναφορές στις νομοθετικές διατάξεις που αφορούν στις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης ναυτικών σε κάθε ένα από τα πεδία που παρατίθενται στο Παράρτημα Α5-Ι. Όταν η εθνική νομοθεσία ακολουθεί επακριβώς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παρούσα Σύμβαση, μπορεί να είναι απαραίτητη μόνο μια αναφορά. Όταν μια διάταξη της Σύμβασης εφαρμόζεται με ουσιώδη ισοδυναμία, όπως προβλέπεται από το Άρθρο VI, παράγραφος 3, η εν λόγω διάταξη θα πρέπει να αναγνωρίζεται και να παρέχεται περιεκτική επεξήγηση. Όταν χορηγείται εξαίρεση από την αρμόδια αρχή όπως προβλέπεται στον Τίτλο 3, η συγκεκριμένη σχετική διάταξη ή διατάξεις θα πρέπει να αναφέρεται σαφώς.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στο Μέρος ΙΙ της δήλωσης συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που συντάσσονται από τον πλοιοκτήτη, θα πρέπει, ιδιαίτερα, να αναφέρουν τις περιπτώσεις στις οποίες η συνεχής συμμόρφωση με συγκεκριμένες εθνικές απαιτήσεις θα βεβαιώνεται, τα άτομα που είναι υπεύθυνα για τη βεβαίωση, τα αρχεία που θα τηρούνται, καθώς και τις διαδικασίες που θα ακολουθούνται όταν σημειώνεται μη συμμόρφωση. Το Μέρος ΙΙ μπορεί να λαμβάνει διάφορες μορφές. Μπορεί να κάνει αναφορές σε άλλη πιο περιεκτική τεκμηρίωση που καλύπτει πολιτικές και διαδικασίες που αφορούν σε άλλες πτυχές του ναυτιλιακού τομέα, π.χ. έγγραφα που απαιτούνται από τον Διεθνή *Κώδικα* Ασφαλούς *Διαχείρισης (ISM)* ή πληροφορίες που απαιτούνται από τον Κανονισμό 5 της Σύμβασης SOLAS, Κεφάλαιο XI-1, σχετικά με το Αρχείο Συνεχούς Σύνοψης του Πλοίου.

3. Τα μέτρα που εξασφαλίζουν τη συνεχή συμμόρφωση θα πρέπει να περιλαμβάνουν γενικές διεθνείς απαιτήσεις σχετικά με τον πλοιοκτήτη και τον πλοίαρχο, που πρέπει να ενημερώνονται για τις τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας και τα επιστημονικά ευρήματα που αφορούν στο σχεδιασμό του χώρου εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη τους εγγενείς κινδύνους της εργασίας των ναυτικών και να ενημερώνουν σχετικά τους εκπροσώπους των ναυτικών, παρέχοντας κατ' αυτό τον τρόπο εγγύησης για καλύτερο επίπεδο προστασίας των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία.

4. Η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας θα πρέπει, πάνω από όλα, να συντάσσεται με σαφείς όρους, σχεδιασμένη να βοηθά όλους τους ενδιαφερόμενους, όπως τους επιθεωρητές του Κράτους σημαίας, τους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους των Κρατών λιμένα και τους ναυτικούς να ελέγχουν ότι οι απαιτήσεις εφαρμόζονται κατάλληλα.

5. Παράδειγμα του είδους των πληροφοριών που θα μπορούσαν να περιέχονται σε δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας παρατίθεται στο Παράρτημα Β5-Ι.

6. Όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία, όπως αναφέρεται στο Πρότυπο Α5.1.3, παράγραφος 14(γ) και όταν και τα δύο ενδιαφερόμενα Κράτη έχουν επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση, το Μέλος τη σημαία του οποίου δικαιούταν προηγουμένως να φέρει το πλοίο θα πρέπει, το ταχύτερο δυνατόν, να διαβιβάσει στην αρμόδια αρχή του άλλου Μέλους αντίγραφα του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και της δήλωσης συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που διέθετε το πλοίο πριν από την αλλαγή της σημαίας και, εάν αρμόζει, αντίγραφα των σχετικών εκθέσεων επιθεώρησης, εάν το ζητήσει η αρμόδια αρχή, εντός τριών μηνών μετά την αλλαγή της σημαίας.

Κανονισμός 5.1.4 – Επιθεώρηση και επιβολή

1. Κάθε Μέλος πρέπει να επιβεβαιώνει μέσω ενός αποτελεσματικού και συντονισμένου συστήματος τακτικών επιθεωρήσεων, παρακολούθησης και άλλων μέτρων ελέγχου, ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, όπως εφαρμόζονται με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς.

2. Λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με το σύστημα επιθεώρησης και επιβολής που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού καθορίζονται στο Μέρος Α του Κώδικα.

Πρότυπο Α5.1.4 – Επιθεώρηση και επιβολή

1. Κάθε Μέλος πρέπει να διατηρεί σύστημα επιθεώρησης των συνθηκών για τους ναυτικούς επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του, το οποίο πρέπει να περιλαμβάνει εξακρίβωση ότι τα μέτρα που σχετίζονται με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, όπως παρατίθενται στη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, όπου εφαρμόζονται, ακολουθούνται και ότι οι απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης πληρούνται.

2. Η αρμόδια αρχή πρέπει να ορίσει επαρκή αριθμό προσοντούχων επιθεωρητών για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου. Όπου αναγνωρισμένοι οργανισμοί έχουν εξουσιοδοτηθεί να διεξάγουν επιθεωρήσεις, το Μέλος πρέπει να απαιτεί το προσωπικό που διεξάγει την επιθεώρηση να έχει τα προσόντα για την ανάληψη των καθηκόντων αυτών και να τους παρέχει την απαραίτητη νομική εξουσία για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους.

3. Πρέπει να υπάρχει επαρκής πρόβλεψη για να εξασφαλιστεί ότι οι επιθεωρητές διαθέτουν την εκπαίδευση, ικανότητα, όρους αναφοράς, εξουσίες, καθεστώς και ανεξαρτησία που είναι απαραίτητα ή επιθυμητά για να μπορέσουν να βεβαιώνουν και να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου.

4. Οι επιθεωρήσεις πρέπει να λαμβάνουν χώρα στα διαστήματα που απαιτούνται από το Πρότυπο Α5.1.3, όπου εφαρμόζεται. Το διάστημα δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει τα τρία έτη.

5. Εάν ένα Μέλος γίνει αποδέκτης παραπόνου που δεν θεωρεί προδήλως αβάσιμο ή έχει αποδείξεις ότι ένα πλοίο που φέρει τη σημαία του δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης ή ότι υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις στην εφαρμογή των μέτρων που παρατίθενται στη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, το Μέλος πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για τη διερεύνηση του θέματος και να εξασφαλίσει ότι έχουν αναληφθεί ενέργειες για την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν.

6. Επαρκείς κανόνες πρέπει να παρέχονται και να επιβάλλονται αποτελεσματικά από κάθε Μέλος ώστε να εγγυώνται ότι οι επιθεωρητές έχουν το καθεστώς και τις συνθήκες υπηρεσίας για να διασφαλίζεται ότι είναι ανεξάρτητοι από τις αλλαγές της κυβέρνησης και από ανάρμοστες εξωτερικές επιρροές.

7. Οι επιθεωρητές, εφοδιασμένοι με σαφείς οδηγίες σχετικά με τα καθήκοντα που πρέπει να εκτελέσουν και με τα κατάλληλα διαπιστευτήρια, πρέπει να έχουν την εξουσία:

(α) να επιβιβάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία του Μέλους,

(β) να διεξάγουν οποιαδήποτε εξέταση, δοκιμή ή έρευνα που μπορεί να θεωρούν απαραίτητη με σκοπό να ικανοποιηθούν ότι τα πρότυπα τηρούνται αυστηρά, και

(γ) να απαιτήσουν την αποκατάσταση οποιωνδήποτε ελλείψεων και, όταν έχουν λόγο να πιστεύουν ότι οι ελλείψεις αποτελούν σοβαρή παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), ή αντιπροσωπεύουν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες των ναυτικών, να απαγορεύουν στο πλοίο να αναχωρήσει από το λιμένα έως ότου πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες ενέργειες.

8. Οποιαδήποτε ενέργεια γίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 7(γ) του παρόντος Προτύπου πρέπει να υπόκειται σε κάθε δικαίωμα ένστασης ενώπιον δικαστικής ή διοικητικής αρχής.

9. Οι επιθεωρητές πρέπει να έχουν τη διακριτική ευχέρεια να δίνουν συμβουλές αντί να εγείρουν ή να συνιστούν νομική διαδικασία, όταν δεν υπάρχει προφανής παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ενδιαφερόμενων ναυτικών και όταν δεν υπάρχει προηγούμενο ιστορικό παρόμοιων παραβιάσεων.

10. Οι επιθεωρητές πρέπει να αντιμετωπίζουν ως εμπιστευτική την πηγή οποιωνδήποτε παραπόνων ή δυσαρεσκειών, που ισχυρίζεται κίνδυνο ή έλλειψη σε σχέση με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών ή παράβαση των νόμων και κανονισμών και δεν πρέπει να αφήνει υπόνοια στον πλοιοκτήτη, στον εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη ή στον διαχειριστή του πλοίου ότι η επιθεώρηση έλαβε χώρα ως συνέπεια της εν λόγω δυσαρέσκειας ή παραπόνου.

11. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να επιφορτίζονται με καθήκοντα τα οποία, λόγω του αριθμού ή της φύσης τους, μπορεί να εμποδίσουν την αποτελεσματική επιθεώρηση ή να θίξουν με οποιονδήποτε τρόπο την εξουσία ή την αμεροληψία τους στις σχέσεις τους με τους πλοιοκτήτες, τους ναυτικούς ή άλλους ενδιαφερόμενους. Συγκεκριμένα, οι επιθεωρητές πρέπει:

(α) να απαγορεύεται να έχουν οποιοδήποτε άμεσο ή έμμεσο συμφέρον σε οποιαδήποτε εργασία την οποία καλούνται να επιθεωρήσουν, και

(β) υπό τον όρο κατάλληλων κυρώσεων ή πειθαρχικών μέτρων, να μην αποκαλύπτουν, ακόμη και μετά την αποχώρησή τους από την υπηρεσία, οποιαδήποτε εμπορικά μυστικά ή εμπιστευτικές εργασιακές διαδικασίες ή πληροφορίες προσωπικής φύσεως που μπορεί να περιήλθαν στη γνώση τους κατά τη διάρκεια των καθηκόντων τους.

12. Οι επιθεωρητές πρέπει να υποβάλλουν έκθεση για κάθε επιθεώρηση προς την αρμόδια αρχή. Ένα αντίγραφο της έκθεσης στην Αγγλική γλώσσα ή στη γλώσσα εργασίας του πλοίου πρέπει να χορηγείται στον πλοίαρχο του πλοίου και ένα άλλο αντίγραφο πρέπει να αναρτάται στον πίνακα ανακοινώσεων του πλοίου για την ενημέρωση των ναυτικών και, ύστερα από αίτημα, να αποστέλλεται στους εκπροσώπους τους.

13. Η αρμόδια αρχή κάθε Μέλους πρέπει να τηρεί αρχεία επιθεωρήσεων των συνθηκών για τους ναυτικούς επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του. Πρέπει να δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητες επιθεώρησης, εντός εύλογου χρόνου, που δεν θα υπερβαίνει τους έξι μήνες, μετά το τέλος του έτους.

14. Σε περίπτωση έρευνας για σημαντικό περιστατικό, η έκθεση πρέπει να υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή το ταχύτερο δυνατόν, αλλά όχι αργότερα από ένα μήνα μετά την ολοκλήρωση της έρευνας.

15. Όταν πραγματοποιείται επιθεώρηση ή λαμβάνονται μέτρα υπό το παρόν Πρότυπο, πρέπει να καταβάλλεται κάθε εύλογη προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση του πλοίου.

16. Αποζημίωση πρέπει να καταβάλλεται σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς για κάθε απώλεια ή ζημιά που επήλθε ως αποτέλεσμα της παράνομης άσκησης των εξουσιών των επιθεωρητών. Το βάρος της απόδειξης σε κάθε περίπτωση πρέπει να φέρεται από τον ενάγοντα.

17. Κατάλληλες κυρώσεις και άλλα διορθωτικά μέτρα για παραβιάσεις των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) και για την παρεμπόδιση των επιθεωρητών κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, πρέπει να προβλέπονται και να επιβάλλονται αποτελεσματικά από κάθε Μέλος.

Οδηγία Β5.1.4 – Επιθεώρηση και επιβολή

1. Η αρμόδια αρχή και οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία ή αρχή που ασχολείται, εξ΄ ολοκλήρου ή εν μέρει με την επιθεώρηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, θα πρέπει να διαθέτει τους απαραίτητους πόρους για την εκπλήρωση των λειτουργιών της. Συγκεκριμένα:

(α) κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ούτως ώστε να μπορούν να καλούνται επαρκώς προσοντούχοι τεχνικοί εμπειρογνώμονες και ειδικοί, ανάλογα με τις ανάγκες, για να συνδράμουν στο έργο των επιθεωρητών, και

(β) στους επιθεωρητές θα πρέπει να διατίθενται εγκαταστάσεις σε κατάλληλη τοποθεσία, εξοπλισμός και μέσα μεταφοράς, κατάλληλα για την αποτελεσματική εκπλήρωση των καθηκόντων τους.

2. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να αναπτύξει πολιτική συμμόρφωσης και επιβολής για να εξασφαλίσει συνέπεια και κατά τα άλλα να καθοδηγεί τις δραστηριότητες επιθεώρησης και ελέγχου εφαρμογής που σχετίζονται με τη παρούσα Σύμβαση. Αντίγραφα της πολιτικής αυτής θα πρέπει να παρέχονται σε όλους τους επιθεωρητές και τους αρμόδιους αξιωματούχους επιβολής του νόμου και θα πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα στο κοινό και στους πλοιοκτήτες και ναυτικούς.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να θεσπίσει απλές διαδικασίες για να μπορεί να λαμβάνει εμπιστευτικές πληροφορίες σχετικά με πιθανές παραβιάσεις των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) που παρουσιάζονται απευθείας από τους ναυτικούς ή από εκπροσώπους των ναυτικών, και να επιτρέπει στους επιθεωρητές να ερευνούν τα ζητήματα αυτά αμέσως, συμπεριλαμβανομένων:

(α) της παροχής δυνατότητας στους πλοιάρχους, τους ναυτικούς ή τους εκπροσώπους των ναυτικών, να ζητούν επιθεώρηση όταν το θεωρούν απαραίτητο, και

(β) της παροχής τεχνικών πληροφοριών και συμβουλών στους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς και στις ενδιαφερόμενες οργανώσεις ως προς τα αποτελεσματικότερα μέσα συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης και πραγματοποίησης συνεχούς βελτίωσης των επί πλοίων συνθηκών για τους ναυτικούς.

4. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να είναι πλήρως εκπαιδευμένοι και επαρκείς σε αριθμό για να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εκπλήρωση των καθηκόντων τους, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη:

(α) τη σημασία των καθηκόντων που οι επιθεωρητές πρέπει να εκτελέσουν και ειδικότερα τον αριθμό, τη φύση και το μέγεθος των πλοίων που υπόκεινται σε επιθεώρηση και τον αριθμό και την πολυπλοκότητα των νομικών διατάξεων που πρέπει να επιβάλλονται,

(β) τα μέσα που τίθενται στη διάθεση των επιθεωρητών, και

(γ) τις πρακτικές συνθήκες υπό τις οποίες πρέπει να διεξάγονται οι επιθεωρήσεις ώστε να είναι αποτελεσματικές.

5. Υπό τον όρο οποιωνδήποτε προϋποθέσεων πρόσληψης σε δημόσια υπηρεσία που μπορεί να καθορίζουν οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί, οι επιθεωρητές θα πρέπει να διαθέτουν προσόντα και επαρκή εκπαίδευση για να εκτελούν τα καθήκοντά τους και, όταν αυτό είναι δυνατόν, θα πρέπει να διαθέτουν ναυτιλιακή εκπαίδευση ή εμπειρία ως ναυτικοί. Θα πρέπει να έχουν επαρκή γνώση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και της Αγγλικής γλώσσας.

6. Θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να παρέχεται στους επιθεωρητές κατάλληλη περαιτέρω εκπαίδευση κατά τη διάρκεια της απασχόλησής τους.

7. Όλοι οι επιθεωρητές θα πρέπει να έχουν πλήρη κατανόηση των περιστάσεων υπό τις οποίες θα πρέπει να διεξάγεται μια επιθεώρηση, το εύρος της επιθεώρησης που διεξάγεται υπό τις διάφορες περιστάσεις στις οποίες αναφέρεται και τη γενική μέθοδο επιθεωρήσεων.

8. Οι επιθεωρητές που διαθέτουν τα κατάλληλα διαπιστευτήρια σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία θα πρέπει να έχουν την εξουσία, τουλάχιστον:

(α) να επιβιβάζονται ελεύθερα επί πλοίων και χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση. Ωστόσο, όταν αρχίζουν την επιθεώρηση του πλοίου, οι επιθεωρητές θα πρέπει να γνωρίζουν την παρουσία τους στον πλοίαρχο ή στον υπεύθυνο και, όπου αρμόζει, στους ναυτικούς ή τους εκπροσώπους τους.

(β) να θέτουν ερωτήσεις στον πλοίαρχο, τον ναυτικό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένου του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του πλοιοκτήτη, σχετικά με οποιοδήποτε ζήτημα που αφορά στην εφαρμογή των απαιτήσεων σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς, παρουσία οποιουδήποτε μάρτυρα που ενδέχεται να ζητήσει το πρόσωπο αυτό,

(γ) να απαιτήσουν την επίδειξη οποιωνδήποτε βιβλίων, ημερολογίων, μητρώων, πιστοποιητικών ή άλλων εγγράφων ή πληροφοριών που συνδέονται άμεσα με τα στοιχεία που υπόκεινται σε επιθεώρηση, ούτως ώστε να εξακριβώσουν τη συμμόρφωση με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση.

(δ) να επιβάλλουν την ανάρτηση ανακοινώσεων που απαιτούνται σύμφωνα με εθνικούς νόμους και κανονισμούς που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση,

(ε) να λαμβάνουν ή να αφαιρούν, για το σκοπό της ανάλυσης, δείγματα προϊόντων, φορτίου, πόσιμου νερού, προμηθειών, υλικών και ουσιών που χρησιμοποιούνται ή αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης,

(στ) μετά την επιθεώρηση, να θέτουν αμέσως υπόψη του πλοιοκτήτη, του διαχειριστή του πλοίου ή του πλοιάρχου τις ελλείψεις που μπορεί να επηρεάσουν την υγεία και την ασφάλεια εκείνων που βρίσκονται επί του πλοίου,

(ζ) να προειδοποιούν την αρμόδια αρχή και, κατά περίπτωση, τον αναγνωρισμένο οργανισμό σχετικά με οποιαδήποτε έλλειψη ή παραβίαση που δεν καλύπτεται συγκεκριμένα από τους υφιστάμενους νόμους ή κανονισμούς και να τους υποβάλλουν προτάσεις για τη βελτίωση των νόμων ή κανονισμών, και

(η) να ενημερώνουν την αρμόδια αρχή για επαγγελματικές ασθένειες ή τραυματισμούς που επηρεάζουν τους ναυτικούς σε τέτοιες περιπτώσεις και κατά τέτοιο τρόπο όπως μπορεί να καθορίζεται από νόμους και κανονισμούς.

9. Όταν λαμβάνεται ή αφαιρείται ένα δείγμα, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 8(ε) της παρούσας Οδηγίας, ο πλοιοκτήτης ή ο εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και, όπου αρμόζει, ο ναυτικός θα πρέπει να ενημερώνονται ή να παρίστανται κατά τον χρόνο λήψης ή αφαίρεσης του δείγματος. Η ποσότητα του εν λόγω δείγματος θα πρέπει να καταγράφεται δεόντως από τον επιθεωρητή.

10. Η ετήσια έκθεση που δημοσιεύεται από την αρμόδια αρχή κάθε Μέλους, όσον αφορά στα πλοία που φέρουν τη σημαία του, θα πρέπει να περιλαμβάνει:

(α) κατάλογο των νόμων και κανονισμών που ισχύουν σε σχέση με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και οποιωνδήποτε τροποποιήσεων τέθηκαν σε ισχύ κατά τη διάρκεια του έτους,

(β) λεπτομέρειες της οργάνωσης του συστήματος επιθεώρησης,

(γ) στατιστικά στοιχεία των πλοίων ή άλλων εγκαταστάσεων που υπόκεινται σε επιθεώρηση και των πλοίων και άλλων εγκαταστάσεων που πράγματι επιθεωρήθηκαν,

(δ) στατιστικά στοιχεία όλων των ναυτικών που υπόκεινται στους εθνικούς νόμους και κανονισμούς του,

(ε) στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με παραβάσεις νομοθεσίας, κυρώσεις που επιβλήθηκαν και περιπτώσεις κράτησης πλοίων, και

(στ) στατιστικά στοιχεία για αναφερθέντες επαγγελματικές ασθένειες και τραυματισμούς που επηρεάζουν τους ναυτικούς.

Κανονισμός 5.1.5 – Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου

1. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να διαθέτουν διαδικασίες επί πλοίου για τη δίκαιη, αποτελεσματική και ταχεία διαχείριση παραπόνων των ναυτικών που ισχυρίζονται παραβιάσεις των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

2. Κάθε Μέλος πρέπει να απαγορεύει και να επιβάλει κυρώσεις για οποιουδήποτε είδους θυματοποίηση ναυτικού λόγω υποβολής παραπόνου.

3. Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού και οι σχετικές ενότητες του Κώδικα τελούν υπό την επιφύλαξη του δικαιώματος του ναυτικού να επιδιώξει αποκατάσταση μέσω οποιουδήποτε νομικού μέσου θεωρεί ο ναυτικός κατάλληλο.

Πρότυπο Α5.1.5 – Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου

1. Υπό την επιφύλαξη τυχόν ευρύτερου πλαισίου που μπορεί να παρέχεται σε εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή συλλογικές συμβάσεις, οι διαδικασίες επί πλοίου μπορεί να χρησιμοποιούνται από τους ναυτικούς για υποβολή παραπόνων που σχετίζονται με οποιοδήποτε θέμα, για το οποίο μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι αποτελεί παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

2. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι, στους νόμους ή κανονισμούς του υπάρχουν κατάλληλες επί πλοίου διαδικασίες υποβολής παραπόνων που να πληρούν τις

απαιτήσεις του Κανονισμού 5.1.5. Οι εν λόγω διαδικασίες πρέπει να επιδιώκουν την επίλυση των παραπόνων στο κατώτερο δυνατό επίπεδο. Ωστόσο, σε όλες τις περιπτώσεις, οι ναυτικοί πρέπει να έχουν το δικαίωμα να παραπονεθούν απευθείας στον πλοίαρχο και, όπου το θεωρούν απαραίτητο, σε κατάλληλες αρχές στην ξηρά.

3. Οι διαδικασίες υποβολής παραπόνων επί πλοίου πρέπει να περιλαμβάνουν το δικαίωμα του ναυτικού να συνοδεύεται ή να εκπροσωπείται κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής παραπόνων, καθώς και προστασία κατά της πιθανότητας θυματοποίησης ναυτικών για την υποβολή παραπόνων. Ο όρος «θυματοποίηση» καλύπτει οποιαδήποτε δυσμενή ενέργεια που έχει αναληφθεί από οποιοδήποτε πρόσωπο σε σχέση με ναυτικό λόγω υποβολής παραπόνου, η οποία δεν είναι προδήλως κακόβουλη ή έγινε με δόλο.

4. Εκτός από αντίγραφο της σύμβασης εργασίας ναυτικών, πρέπει να παρέχεται σε όλους τους ναυτικούς αντίγραφο των διαδικασιών υποβολής παραπόνων επί πλοίου που εφαρμόζονται ισχύουν στο πλοίο. Αυτό πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες επικοινωνίας με την αρμόδια αρχή του Κράτους σημαίας και, όπου διαφέρει, με τη χώρα κατοικίας του ναυτικού και το όνομα προσώπου ή προσώπων επί του πλοίου που μπορούν, σε εμπιστευτική βάση, να παρέχουν στους ναυτικούς αμερόληπτες συμβουλές σχετικά με τα παράπονά τους, και κατά τα άλλα να τους βοηθούν να ακολουθήσουν τις διαδικασίες υποβολής παραπόνων που είναι διαθέσιμες σε αυτούς επί του πλοίου.

Οδηγία Β5.1.5 – Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου

1. Υπό τον όρο οποιωνδήποτε διατάξεων συλλογικής σύμβασης που έχει εφαρμογή, η αρμόδια αρχή θα πρέπει, σε στενή διαβούλευση με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να αναπτύξει ένα υπόδειγμα δίκαιων, ταχέων και άρτια τεκμηριωμένων διαδικασιών διαχείρισης παραπόνων επί πλοίου για όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του Μέλους. Κατά την ανάπτυξη των διαδικασιών αυτών, τα ακόλουθα ζητήματα θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

(α) πολλά παράπονα μπορεί να σχετίζονται συγκεκριμένα με εκείνα τα πρόσωπα προς τα οποία θα υποβληθεί κάποιο παράπονο ή ακόμη και με τον πλοίαρχο του πλοίου. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι ναυτικοί θα πρέπει επίσης να μπορούν να διαμαρτυρηθούν απευθείας στον πλοίαρχο και να υποβάλλουν παράπονα στην ξηρά, και

(β) για να συνδράμουν στην αποφυγή προβλημάτων θυματοποίησης των ναυτικών που υποβάλλουν παράπονο σχετικά με ζητήματα που διέπονται από την παρούσα Σύμβαση, οι διαδικασίες θα πρέπει να ενθαρρύνουν τον ορισμό ενός ατόμου στο πλοίο το οποίο να μπορεί να συμβουλεύει τους ναυτικούς σχετικά με τις διαδικασίες που τους διατίθενται και, εάν το ζητήσει ο παραπονούμενος ναυτικός, να παρίσταται επίσης σε οποιεσδήποτε συναντήσεις ή ακροάσεις σχετικά με το θέμα του παραπόνου.

2. Κατ' ελάχιστο, οι διαδικασίες που συζητούνται κατά τη διαδικασία διαβουλεύσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:

(α) παράπονα θα πρέπει να απευθύνονται στον προϊστάμενο του τμήματος του ναυτικού που υποβάλλει το παράπονο ή στον ανώτερο αξιωματικό του ναυτικού,

(β) ο επικεφαλής του τμήματος ή ο ανώτερος αξιωματικός θα πρέπει στη συνέχεια να επιχειρεί να επιλύσει το θέμα εντός καθορισμένων προθεσμιών, κατάλληλων για τη σοβαρότητα των θεμάτων που εμπλέκονται,

(γ) εάν ο προϊστάμενος του τμήματος ή ο ανώτερος αξιωματικός δεν μπορεί να επιλύσει το παράπονο προς ικανοποίηση του ναυτικού, ο τελευταίος μπορεί να το αναφέρει στον πλοίαρχο, ο οποίος θα πρέπει να χειριστεί το θέμα προσωπικά,

(δ) οι ναυτικοί θα πρέπει πάντα να διαθέτουν το δικαίωμα να συνοδεύονται και να εκπροσωπούνται από άλλο ναυτικό της επιλογής τους επί του εν λόγω πλοίου,

(ε) όλα τα παράπονα και οι αποφάσεις επ' αυτών θα πρέπει να καταγράφονται και αντίγραφο αυτών να παρέχεται στον ενδιαφερόμενο ναυτικό,

(στ) εάν ένα παράπονο δεν μπορεί να επιλυθεί επί πλοίου, το θέμα θα πρέπει να παραπέμπεται στον πλοιοκτήτη στην ξηρά, στον οποίο θα πρέπει να παρέχεται κατάλληλη προθεσμία για να επιλύσει το ζήτημα, όπου αρμόζει, σε διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους ναυτικούς ή με όποιο πρόσωπο μπορεί να ορίσουν ως εκπρόσωπό τους, και

(ζ) σε όλες τις περιπτώσεις οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν τα παράπονά τους απευθείας στον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη και τις αρμόδιες αρχές.

Κανονισμός 5.1.6 – Ναυτικά ατυχήματα

1. Κάθε Μέλος πρέπει να διεξάγει επίσημη έρευνα για οποιοδήποτε σοβαρό ναυτικό ατύχημα που οδηγεί σε τραυματισμό ή απώλεια ζωής, που αφορά σε πλοίο που φέρει τη σημαία του. Η τελική έκθεση της έρευνας πρέπει, υπό κανονικές συνθήκες, να δημοσιοποιείται.

2. Τα Μέλη πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για να διευκολύνουν τη διερεύνηση των σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού.

Πρότυπο Α5.1.6 – Ναυτικά ατυχήματα

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Οδηγία Β5.1.6 – Ναυτικά ατυχήματα

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Κανονισμός 5.2 – Υποχρεώσεις Κράτους Λιμένα

Σκοπός: Να μπορεί κάθε Μέλος να εφαρμόζει τις υποχρεώσεις του υπό την παρούσα Σύμβαση σχετικά με τη διεθνή συνεργασία για την εφαρμογή και επιβολή των προτύπων της Σύμβασης σε ξένα πλοία

Κανονισμός 5.2.1 – Επιθεωρήσεις σε λιμένα

1. Κάθε πλοίο που καταπλέει, κατά τη συνήθη πορεία των δραστηριοτήτων του ή για λειτουργικούς λόγους, σε λιμένα Μέλους μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο επιθεώρησης σύμφωνα με την παράγραφο 4 του Άρθρου V με σκοπό να εξεταστεί η συμμόρφωση με τις

απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να αποδέχεται το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που απαιτείται από τον Κανονισμό 5.1.3 ως εκ πρώτης όψεως απόδειξη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών). Αναλόγως, η επιθεώρηση στους λιμένες του πρέπει, με εξαίρεση τις περιστάσεις που ορίζονται στο Κώδικα, να περιορίζεται στην εξέταση του πιστοποιητικού και της δήλωσης.

3. Οι επιθεωρήσεις σε λιμένα πρέπει να διεξάγονται από εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα και άλλων διεθνών ρυθμίσεων που έχουν εφαρμογή και διέπουν τις επιθεωρήσεις ελέγχου Κράτους λιμένα στο Μέλος. Οποιαδήποτε τέτοια επιθεώρηση πρέπει να περιορίζεται στην εξακρίβωση ότι το ζήτημα που επιθεωρείται είναι σύμφωνο με τις σχετικές απαιτήσεις που καθορίζονται στα Άρθρα και τους Κανονισμούς της παρούσας Σύμβασης και μόνο στο Μέρος Α του Κώδικα.

4. Οι επιθεωρήσεις που μπορεί να διεξάγονται σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό πρέπει να βασίζονται σε αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης και παρακολούθησης του Κράτους λιμένα, που βοηθά να εξασφαλίζεται ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία που εισέρχονται σε λιμένα του ενδιαφερόμενου Μέλους πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

5. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του, πρέπει να περιλαμβάνονται στις εκθέσεις του Μέλους σύμφωνα με το Άρθρο 22 του Καταστατικού.

Πρότυπο Α5.2.1 – Επιθεωρήσεις σε λιμένα

1. Όταν ένας εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος, που έχει επιβιβαστεί για να διεξάγει επιθεώρηση και έχει ζητήσει, όπου εφαρμόζεται, το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, διαπιστώσει ότι:

(α) τα απαιτούμενα έγγραφα δεν επιδεικνύονται ή δεν τηρούνται ή τηρούνται ψευδώς ή ότι τα έγγραφα που παρουσιάστηκαν δεν περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται από την παρούσα Σύμβαση ή είναι κατά άλλο τρόπο άκυρα, ή

(β) υπάρχουν σαφείς ενδείξεις να πιστεύει ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, ή

(γ) υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστεύει ότι το πλοίο έχει αλλάξει σημαία με σκοπό να αποφύγει τη συμμόρφωση με την παρούσα Σύμβαση, ή

(δ) υπάρχει παράπονο με το οποίο προβάλλεται ότι οι συγκεκριμένες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης,

μπορεί να διεξάγει λεπτομερέστερη επιθεώρηση για να εξακριβώσει τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου. Η εν λόγω επιθεώρηση πρέπει σε κάθε περίπτωση να διεξάγεται όταν οι συνθήκες εργασίας ή διαβίωσης που πιστεύεται ή προβάλλεται ότι παρουσιάζουν ελλείψεις μπορεί να αποτελούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες των ναυτικών ή όταν ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος έχει λόγους να πιστεύει ότι

οποιεσδήποτε ελλείψεις αποτελούν σοβαρή παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

2. Όταν διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση σε ξένο πλοίο σε λιμένα ενός Μέλους από εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους σύμφωνα με τις περιστάσεις που παρατίθενται στην υποπαράγραφο (α), (β) ή (γ) της παραγράφου 1 του παρόντος Προτύπου, πρέπει κατ' αρχήν να καλύπτει τα πεδία που αναφέρονται στο Παράρτημα Α5-ΙΙΙ.

3. Στην περίπτωση παραπόνου σύμφωνα με την παράγραφο 1(δ) του παρόντος Προτύπου, η επιθεώρηση πρέπει γενικά να περιορίζεται σε θέματα εντός του πεδίου του παραπόνου, παρόλο που ένα παράπονο ή η διερεύνησή του μπορεί να παρέχει σαφείς λόγους για λεπτομερέστερη επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο 1(β) του παρόντος Προτύπου. Για το σκοπό της παραγράφου 1(δ) του παρόντος Προτύπου, «παράπονο» σημαίνει πληροφορίες που υποβάλλονται από ναυτικό, επαγγελματικό φορέα, ένωση, συνδικάτο ή γενικά από οποιοδήποτε άτομο έχει συμφέρον από την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του ενδιαφέροντος για τους κινδύνους για την ασφάλεια ή την υγεία των ναυτικών επί του πλοίου.

4. Όταν, ύστερα από μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση διαπιστωθεί ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος πρέπει αμέσως να θέσει υπόψη του πλοιάρχου του πλοίου τις ελλείψεις, με τις απαιτούμενες προθεσμίες για την αποκατάστασή τους. Σε περίπτωση που οι εν λόγω ελλείψεις θεωρούνται από τον εξουσιοδοτημένο αξιωματούχο να είναι σημαντικές ή εάν σχετίζονται με παράπονο που έγινε σύμφωνα με παράγραφο 3 του παρόντος Προτύπου, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος πρέπει να θέσει υπόψη των αρμοδίων οργανώσεων των ναυτικών και των πλοιοκτητών του Μέλους, στο οποίο διεξήχθη η επιθεώρηση, τις ελλείψεις και μπορεί:

(α) να ενημερώσει εκπρόσωπο του Κράτους σημαίας,

(β) να παράσχει στις αρμόδιες αρχές του επόμενου λιμένα κατάπλου τις σχετικές πληροφορίες.

5. Το Μέλος στο οποίο διεξάγεται η επιθεώρηση πρέπει να έχει το δικαίωμα να διαβιβάσει αντίγραφο της έκθεσης του αξιωματούχου, το οποίο πρέπει να συνοδεύεται από οποιαδήποτε απάντηση ληφθεί από τις αρμόδιες αρχές του Κράτους σημαίας εντός της καθορισμένης προθεσμίας, στον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας με σκοπό να γίνουν οι ενέργειες που θεωρούνται κατάλληλες και ταχείες για να εξασφαλιστεί ότι τηρείται αρχείο των πληροφοριών αυτών και ότι τίθεται υπόψη των μερών που μπορεί να ενδιαφέρονται να κάνουν χρήση των σχετικών διαδικασιών προσφυγής.

6. Όταν, ύστερα από μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένο αξιωματούχο, το πλοίο διαπιστωθεί ότι δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης και ότι:

(α) οι συνθήκες στο πλοίο είναι προδήλως επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες των ναυτικών, ή

(β) η μη συμμόρφωση συνιστά σοβαρή ή επανειλημμένη παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών),

ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος πρέπει να λάβει μέτρα για να εξασφαλίσει ότι το πλοίο δεν πρέπει αποπλεύσει έως ότου η μη συμμόρφωση που εντάσσεται στο πλαίσιο της υποπαραγράφου (α) ή (β) της παρούσας παραγράφου έχει αποκατασταθεί ή έως ότου ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος έχει αποδεχθεί ένα σχέδιο δράσης για την αποκατάσταση τέτοιων μη συμμορφώσεων και ικανοποιηθεί ότι το σχέδιο θα εφαρμοστεί με τρόπο ταχύ. Εάν

απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος πρέπει να ενημερώσει αμέσως σχετικά το Κράτος σημαίας και να καλέσει εκπρόσωπο του Κράτους σημαίας να παραστεί, εάν αυτό είναι δυνατόν, ζητώντας από το Κράτος σημαίας να απαντήσει εντός καθορισμένης προθεσμίας. Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος πρέπει επίσης να ενημερώσει αμέσως τις αρμόδιες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών στο Κράτος λιμένα στο οποίο διεξήχθη η επιθεώρηση.

7. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι εξουσιοδοτημένοι αξιωματούχοι του λαμβάνουν καθοδήγηση, του είδους που αναφέρεται στο Μέρος Β του Κώδικα, σχετικά με τη φύση των συνθηκών που δικαιολογούν την κράτηση ενός πλοίου σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παρόντος Προτύπου.

8. Κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με το παρόν Πρότυπο, κάθε Μέλος πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να αποφύγει την αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση ενός πλοίου. Εάν διαπιστωθεί ότι ένα πλοίο κρατήθηκε ή καθυστέρησε αδικαιολόγητα, πρέπει να καταβληθεί αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που υπέστη. Το βάρος της απόδειξης σε κάθε περίπτωση πρέπει να φέρει ο καταγγέλλων.

Οδηγία Β5.2.1 – Επιθεωρήσεις σε λιμένα

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να αναπτύξει πολιτική επιθεωρήσεων για εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους που διεξάγουν επιθεωρήσεις υπό τον Κανονισμό 5.2.1. Στόχος της πολιτικής θα πρέπει να είναι η εξασφάλιση της συνέπειας και η κατά τα άλλα καθοδήγηση των δραστηριοτήτων επιθεώρησης και επιβολής που σχετίζονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών). Αντίγραφα της εν λόγω πολιτικής θα πρέπει να παρέχονται σε όλους τους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους και να διατίθενται στο κοινό και στους πλοιοκτήτες και ναυτικούς.

2. Κατά την ανάπτυξη πολιτικής που σχετίζεται με τις περιστάσεις που δικαιολογούν την κράτηση του πλοίου υπό το Πρότυπο Α5.2.1, παράγραφος 6, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη ότι, όσον αφορά στις παραβιάσεις που αναφέρονται στο Πρότυπο Α5.2.1, παράγραφος 6(β), η σοβαρότητα μπορεί να οφείλεται στη φύση της σχετικής έλλειψης. Αυτό ισχύει ιδίως στην περίπτωση της παραβίασης θεμελιωδών δικαιωμάτων και αρχών ή των εργασιακών και κοινωνικών δικαιωμάτων των ναυτικών σύμφωνα με τα Άρθρα ΙΙΙ και IV. Για παράδειγμα, η απασχόληση ανηλίκου ατόμου θα πρέπει να θεωρείται ως σοβαρή παραβίαση, ακόμη και αν υπάρχει μόνο ένα τέτοιο άτομο στο πλοίο. Σε άλλες περιπτώσεις θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των διαφορετικών ελλείψεων που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης επιθεώρησης για παράδειγμα, αρκετές περιπτώσεις ελλείψεων σχετικά με την ενδιαίτηση ή τη διατροφή και τη τροφοδοσία, οι οποίες δεν απειλούν την ασφάλεια ή την υγεία, μπορεί να απαιτούνται για να μπορέσουν να θεωρηθούν ότι αποτελούν σοβαρή παραβίαση.

3. Τα Μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους στο μέγιστο δυνατό βαθμό για την υιοθέτηση διεθνώς συμφωνημένων οδηγιών σχετικά με τις πολιτικές επιθεώρησης, ιδίως όσων σχετίζονται με περιστάσεις που δικαιολογούν την κράτηση πλοίου.

Κανονισμός 5.2.2 – Διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων στην ξηρά

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι ναυτικοί σε πλοία που καταπλέουν σε λιμένα της επικράτειας του Μέλους, οι οποίοι ισχυρίζονται παραβίαση των απαιτήσεων της

παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν ένα τέτοιο παράπονο, ούτως ώστε να διευκολύνεται η άσκηση μέσων για ταχεία και πρακτική αποκατάσταση.

Πρότυπο Α5.2.2 – Διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων στην ξηρά

1. Παράπονα ναυτικού που ισχυρίζεται παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) μπορεί να υποβληθεί σε εξουσιοδοτημένο αξιωματούχο στο λιμένα στον οποίο κατέπλευσε το πλοίο του εν λόγω ναυτικού. Στις περιπτώσεις αυτές, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος πρέπει να διενεργήσει αρχική διερεύνηση .

2. Όπου αρμόζει, δεδομένης της φύσης του παραπόνου, η αρχική διερεύνηση πρέπει να περιλαμβάνει εξέταση του εάν οι διαδικασίες υποβολής παραπόνων επί πλοίου, που προβλέπει ο Κανονισμός 5.1.5, έχουν διερευνηθεί. Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος μπορεί επίσης να διεξάγει λεπτομερέστερη επιθεώρηση σύμφωνα με το Πρότυπο Α5.2.1.

3. Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος πρέπει, όπου αρμόζει, να προσπαθήσει να προάγει την επίλυση παραπόνων σε επίπεδο πλοίου.

4. Σε περίπτωση που η έρευνα ή η επιθεώρηση που προβλέπεται από το παρόν Πρότυπο αποκαλύπτει μη συμμόρφωση που εμπίπτει στο πεδίο της παραγράφου 6 του Προτύπου Α5.2.1, οι διατάξεις της εν λόγω παραγράφου πρέπει να εφαρμόζονται.

5. Όταν οι διατάξεις της παραγράφου 4 του παρόντος Προτύπου δεν τυγχάνουν εφαρμογής και το παράπονο δεν επιλυθεί σε επίπεδο πλοίου, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος πρέπει να ενημερώσει αμέσως το Κράτος σημαίας, ζητώντας εντός καθορισμένης προθεσμίας συμβουλές και διορθωτικό σχέδιο δράσης.

6. Εάν δεν επέλθει επίλυση παραπόνου ύστερα από ενέργειες που έγιναν σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος Προτύπου, το Κράτος λιμένα πρέπει να διαβιβάσει αντίγραφο της έκθεσης του εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου στον Γενικό Διευθυντή. Η έκθεση πρέπει να συνοδεύεται από οποιαδήποτε απάντηση έχει ληφθεί εντός της καθορισμένης προθεσμίας από την αρμόδια αρχή του Κράτους σημαίας. Ομοίως, πρέπει να ενημερώνονται οι αρμόδιες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών στο Κράτος λιμένα. Επίσης, στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με παράπονα που επιλύθηκαν πρέπει να υποβάλλονται τακτικά από το Κράτος λιμένα στο Γενικό Διευθυντή. Αμφότερα τα υποβαλλόμενα στοιχεία παρέχονται ώστε, στη βάση τέτοιων ενεργειών που θεωρούνται κατάλληλες και ταχείες, να τηρείται αρχείο των πληροφοριών αυτών και να τίθεται υπόψη των μερών, συμπεριλαμβανομένων των οργανώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών, που θα μπορούσαν να ενδιαφέρονται να επωφεληθούν μέσω των σχετικών διαδικασιών προσφυγής.

7. Θα πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την προστασία της εμπιστευτικότητας των παραπόνων των ναυτικών.

Οδηγία Β5.2.2 – Διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων στην ξηρά

1. Όταν ένας εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος αντιμετωπίζει περιστατικό υποβολής παραπόνου που αναφέρεται στο Πρότυπο Α5.2.2, ο αξιωματούχος θα πρέπει πρώτα να ελέγχει εάν το παράπονο είναι γενικής φύσης, που αφορά σε όλους τους ναυτικούς του πλοίου ή μία κατηγορία αυτών, ή εάν συνδέεται μόνο με τη μεμονωμένη περίπτωση του ενδιαφερόμενου ναυτικού.

2. Εάν το παράπονο είναι γενικής φύσης, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο διενέργειας λεπτομερέστερης επιθεώρησης σύμφωνα με το Πρότυπο Α5.2.1.

3. Εάν το παράπονο συνδέεται με μεμονωμένη περίπτωση, θα πρέπει να διενεργηθεί εξέταση των αποτελεσμάτων οποιωνδήποτε διαδικασιών επίλυσης παραπόνων επί πλοίου για την επίλυση του σχετικού παραπόνου. Εάν δεν έχουν διερευνηθεί αυτές οι διαδικασίες, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει να προτείνει στον παραπονούμενο να επωφεληθεί οποιωνδήποτε διαδικασιών, που είναι διαθέσιμες. Θα πρέπει να υπάρχουν βάσιμοι λόγοι για να εξεταστεί ένα παράπονο πριν οποιεσδήποτε διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων επί πλοίου έχουν διερευνηθεί. Οι λόγοι αυτοί περιλαμβάνουν την ανεπάρκεια ή την αδικαιολόγητη καθυστέρηση των εσωτερικών διαδικασιών ή το φόβο του παραπονούμενου για αντίποινα λόγω υποβολής παραπόνου.

4. Σε οποιαδήποτε διερεύνηση παραπόνου, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει να δίνει στον πλοίαρχο, στον πλοιοκτήτη και σε οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που εμπλέκεται στο περιστατικό, κατάλληλη δυνατότητα να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους.

5. Σε περίπτωση που το Κράτος σημαίας δηλώσει, απαντώντας στη γνωστοποίηση του Κράτους λιμένα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του Προτύπου Α5.2.2, ότι θα χειριστεί το θέμα και ότι διαθέτει αποτελεσματικές διαδικασίες για το σκοπό αυτό και έχει υποβάλει αποδεκτό πρόγραμμα δράσης, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος μπορεί να απέχει από οποιαδήποτε περαιτέρω εμπλοκή στο περιστατικό.

Κανονισμός 5.3 – Υποχρεώσεις Κρατών Ναυτεργατικού Δυναμικού

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι κάθε Μέλος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του υπό την παρούσα Σύμβαση αναφορικά με τη ναυτολόγηση και την εύρεση εργασίας σε ναυτικούς και τη κοινωνική προστασία των ναυτικών του.

1. Με την επιφύλαξη της αρχής της ευθύνης κάθε Μέλους για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία που φέρουν τη σημαία του, το Μέλος έχει επίσης την υποχρέωση να εξασφαλίζει την εφαρμογή των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης σχετικά με τη ναυτολόγηση και την εύρεση εργασίας σε ναυτικούς, καθώς και την προστασία κοινωνικής ασφάλειας των ναυτικών που είναι υπήκοοι του ή είναι κατοικούν ή κατά άλλο τρόπο διαμένουν στην επικράτειά του, στο βαθμό που η υποχρέωση αυτή προβλέπεται στην παρούσα Σύμβαση.

2. Λεπτομερείς απαιτήσεις για την εφαρμογή της παραγράφου 1 του παρόντος Κανονισμού παρατίθενται στο Κώδικα.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να θεσπίσει αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης και παρακολούθησης για την επιβολή των υποχρεώσεών του όσον αφορά στην προσφορά ναυτεργατικού δυναμικού σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

4. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του, πρέπει να περιλαμβάνονται στις εκθέσεις του Μέλους σύμφωνα με το Άρθρο 22 του Καταστατικού.

Πρότυπο Α5.3 – Υποχρεώσεις Κρατών Ναυτεργατικού Δυναμικού

1. Κάθε Μέλος πρέπει να επιβάλει τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης που εφαρμόζονται για τη λειτουργία και την άσκηση υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που ιδρύονται στην επικράτειά του μέσω ενός συστήματος επιθεώρησης και

παρακολούθησης και νομικών διαδικασιών για παραβιάσεις αδειοδοτήσεων και άλλων λειτουργικών απαιτήσεων που προβλέπει το Πρότυπο Α1.4.

Οδηγία Β5.3 – Υποχρεώσεις Κρατών Ναυτεργατικού Δυναμικού

1. Οι ιδιωτικές υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που ιδρύονται στην επικράτεια του Μέλους και εξασφαλίζουν τις υπηρεσίες ενός ναυτικού για έναν πλοιοκτήτη, όπου και εάν είναι εγκατεστημένος, θα πρέπει να απαιτείται να αναλάβουν υποχρεώσεις για να εξασφαλίζουν την κατάλληλη εκπλήρωση εκ μέρους των πλοιοκτητών των όρων των συμβάσεων εργασίας που έχουν συμφωνήσει με τους ναυτικούς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α5-Ι

Οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που πρέπει να επιθεωρούνται και να εγκρίνονται από το Κράτος σημαίας πριν από την πιστοποίηση ενός πλοίου σύμφωνα με το Πρότυπο Α5.1.3, παράγραφος 1:

Ελάχιστο όριο ηλικίας

Ιατρική πιστοποίηση

Προσόντα ναυτικών

Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμισμένης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας

Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης

Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου

Ενδιαίτηση

Εγκαταστάσεις αναψυχής επί πλοίου

Διατροφή και τροφοδοσία

Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων

Ιατρική περίθαλψη επί πλοίου

Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου

Καταβολή μισθών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α5-ΙΙ

Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας

(Σημείωση: Το παρόν Πιστοποιητικό πρέπει να έχει Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας)

Εκδίδεται υπό των διατάξεων του Άρθρου V και του Τίτλου 5 της
Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006
(αναφερόμενη στο εξής ως «Σύμβαση»)
υπό την εξουσία της Κυβέρνησης της:

....

(πλήρης ονομασία του Κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούται να φέρει το πλοίο)

από ....

(πλήρης ονομασία και διεύθυνση της αρμόδιας αρχής ή του αναγνωρισμένου οργανισμού που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης)

Στοιχεία του πλοίου

Όνομα πλοίου ....

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα ....

Λιμένας νηολόγησης ....

Ημερομηνία νηολόγησης ....

Ολική χωρητικότητα [1] ....

Αριθμός ΔΝΟ (IMO) ....

Τύπος πλοίου ....

Όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη [2] ....

....

....

Με το παρόν πιστοποιείται:

1. Ότι αυτό το πλοίο έχει επιθεωρηθεί και βεβαιώθηκε ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τις διατάξεις της συνημμένης Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

---

[1] Για πλοία που καλύπτονται από το προσωρινό πρόγραμμα καταμέτρησης χωρητικότητας που υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ, η ολική χωρητικότητα είναι αυτή που περιλαμβάνεται στη στήλη ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969). Βλέπε Άρθρο ΙΙ (1) (γ) της Σύμβασης.

[2] *Πλοιοκτήτης* σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το εάν οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Βλέπε Άρθρο ΙΙ (1) (ι) της Σύμβασης.

2. Ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης διαπιστώθηκε ότι αντιστοιχούν στις εθνικές απαιτήσεις της ανωτέρω αναφερόμενης χώρας που εφαρμόζουν τη Σύμβαση. Αυτές οι εθνικές απαιτήσεις συνοψίζονται στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, Μέρος Ι.

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει έως .... υπό τον όρο επιθεωρήσεων σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4 της Σύμβασης.

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει μόνο όταν η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας που εκδόθηκε στ.... .... την .... επισυνάπτεται.

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το παρόν Πιστοποιητικό ήταν η ....

Εκδόθηκε στ.... .... την ....

Υπογραφή του νομίμως εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου που εκδίδει το Πιστοποιητικό.

(Σφραγίδα της εκδούσας αρχής, όπως αρμόζει)

Θεωρήσεις για υποχρεωτική ενδιάμεση επιθεώρηση και, εάν απαιτείται για οποιαδήποτε πρόσθετη επιθεώρηση

Με το παρόν πιστοποιείται ότι το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4 της Σύμβασης και ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης διαπιστώθηκε ότι αντιστοιχούν στις εθνικές απαιτήσεις της ανωτέρω αναφερόμενης χώρας που εφαρμόζουν τη Σύμβαση.

Ενδιάμεση επιθεώρηση:	Υπογραφή ....
(πρέπει να ολοκληρώνεται	(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)
μεταξύ της δεύτερης και τρίτης	Τόπος ....
επετειακής ημερομηνίας)	Ημερομηνία ....
	(Σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής, όπως αρμόζει)

Πρόσθετες θεωρήσεις (εάν απαιτούνται)

Με το παρόν πιστοποιείται ότι το πλοίο υποβλήθηκε σε πρόσθετη επιθεώρηση με σκοπό να βεβαιωθεί ότι το πλοίο εξακολουθεί να συμμορφώνεται με τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν τη Σύμβαση, όπως απαιτείται από το Πρότυπο Α3.1, παράγραφος 3, της Σύμβασης (επανανηολόγηση ή ουσιώδης μεταβολή των χώρων ενδιαίτησης) ή για άλλους λόγους.

Πρόσθετη επιθεώρηση:
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή ....
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ....

Ημερομηνία ....
(Σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής, όπως αρμόζει)

Πρόσθετη επιθεώρηση:
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή ....
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ....

Ημερομηνία ....
(Σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής, όπως αρμόζει)

Πρόσθετη επιθεώρηση:
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή ....
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ....

Ημερομηνία ....
(Σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής, όπως αρμόζει)

....

Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Μέρος Ι

(Σημείωση: Η παρούσα Δήλωση πρέπει να επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας του πλοίου)

Εκδίδεται υπό την εξουσία του/ της: ....
(εισάγεται το όνομα της αρμόδιας αρχής, όπως ορίζεται στο Άρθρο ΙΙ, παράγραφος 1(α) της Σύμβασης)

Λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, το ακολούθως αναφερόμενο πλοίο:

Όνομα πλοίου	**Αριθμός Δ.Ν.Ο. (ΙΜΟ)**	**Ολική χωρητικότητα**

τηρείται σύμφωνα με το Πρότυπο Α5.1.3 της Σύμβασης.

Ο υπογεγραμμένος δηλώνει εκ μέρους της ανωτέρω αναφερόμενης αρμόδιας αρχής ότι:

(α) οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας είναι πλήρως ενσωματωμένες στις εθνικές απαιτήσεις που αναφέρονται παρακάτω,

(β) οι εθνικές αυτές απαιτήσεις περιέχονται στις εθνικές διατάξεις που αναφέρονται παρακάτω. Επεξηγήσεις σχετικά με το περιεχόμενο των διατάξεων αυτών παρέχονται όταν είναι αναγκαίο,

(γ) οι λεπτομέρειες οποιωνδήποτε ουσιωδών ισοδυναμιών σύμφωνα με το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, παρέχονται <σύμφωνα με την αντίστοιχη εθνική απαίτηση που παρατίθεται παρακάτω> <στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω> *(διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)*,

(δ) οποιεσδήποτε εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με τον Τίτλο 3, δηλώνονται ρητώς στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω, και

(ε) οποιεσδήποτε ειδικές ως προς τον τύπο του πλοίου απαιτήσεις σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία αναφέρονται επίσης υπό τις σχετικές απαιτήσεις.

1. Ελάχιστο όριο ηλικίας (Κανονισμός 1.1) ....
2. Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2) ....
3. Προσόντα ναυτικών (Κανονισμός 1.3) ....
4. Συμβάσεις εργασίας ναυτικών (Κανονισμός 2.1) ....
5. Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμισμένης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας (Κανονισμός 1.4) ....
6. Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης (Κανονισμός 2.3) ....
7. Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου (Κανονισμός 2.7) ....
8. Ενδιαίτηση (Κανονισμός 3.1) ....
9. Εγκαταστάσεις αναψυχής επί πλοίου (Κανονισμός 3.1) ....
10. Διατροφή και τροφοδοσία (Κανονισμός 3.2) ....
11. Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων (Κανονισμός 4.3) ....
12. Ιατρική περίθαλψη επί πλοίου (Κανονισμός 4.1) ....
13. Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου (Κανονισμός 5.1.5) ....
14. Καταβολή μισθών (Κανονισμός 2.2) ....

Όνομα: ....

Τίτλος: ....

Υπογραφή: ....

Τόπος: ....

Ημερομηνία: ....

(Σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής,

όπως αρμόζει)

Ουσιώδεις ισοδυναμίες

(Σημείωση: Διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)

Σημειώνονται οι ακόλουθες ουσιώδεις ισοδυναμίες, όπως προβλέπονται από το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, της Σύμβασης, εκτός εάν αναφέρονται ανωτέρω *(εισάγετε περιγραφή εάν ισχύει):*

....

....

Δεν χορηγήθηκε ισοδυναμία.

Όνομα: ....

Τίτλος: ....

Υπογραφή: ....

Τόπος: ....

Ημερομηνία: ....

(Σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής,
όπως αρμόζει)

Εξαιρέσεις

(Σημείωση: Διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)

Σημειώνονται οι ακόλουθες εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή όπως προβλέπεται από τον Τίτλο 3 της Σύμβασης:

....

....

Δεν χορηγήθηκαν εξαιρέσεις.

Όνομα: ....

Τίτλος: ....

Υπογραφή: ....

Τόπος: ....

Ημερομηνία: ....

(Σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής,
όπως αρμόζει)

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Μέρος II

Μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων

Τα ακόλουθα μέτρα έχουν ληφθεί από τον πλοιοκτήτη, που κατονομάζεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας, στο οποίο επισυνάπτεται η παρούσα Δήλωση, για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων:

(Αναφέρετε παρακάτω τα μέτρα που έχουν ληφθεί για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με καθένα από τα στοιχεία του Μέρους Ι)

1. Ελάχιστο όριο ηλικίας (Κανονισμός 1.1) ☐

   ……………………………………………………………………………………………

2. Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2) ☐

   ……………………………………………………………………………………………

3. Προσόντα των ναυτικών (Κανονισμός 1.3) ☐

   ……………………………………………………………………………………………

4. Συμβάσεις εργασίας ναυτικών (Κανονισμός 2.1) ☐

   ……………………………………………………………………………………………

5. Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμισμένης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας (Κανονισμός 1.4) ☐

   ……………………………………………………………………………………………

6. Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης (Κανονισμός 2.3) ☐

   ……………………………………………………………………………………………

7. Επίπεδα στελέχωσης επί του πλοίου (Κανονισμός 2.7) ☐

   ……………………………………………………………………………………………

8. Ενδιαίτηση (Κανονισμός 3.1) ☐

   ……………………………………………………………………………………………

9. Εγκαταστάσεις αναψυχής επί πλοίου (Κανονισμός 3.1) ☐

   ……………………………………………………………………………………………

10. Διατροφή και τροφοδοσία (Κανονισμός 3.2) ☐

    ……………………………………………………………………………………………

11. Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων (Κανονισμός 4.3) ☐

    ……………………………………………………………………………………………

12. Ιατρική περίθαλψη επί πλοίου (Κανονισμός 4.1) ☐

    ……………………………………………………………………………………………

13. Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου (Κανονισμός 5.1.5) ☐

....

14. Καταβολή μισθών (Κανονισμός 2.2) ☐

....

Με το παρόν πιστοποιώ ότι τα ανωτέρω μέτρα έχουν ληφθεί για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων, με τις απαιτήσεις που καταγράφονται στο Μέρος Ι.

Όνομα πλοιοκτήτη:[1]...

....

Διεύθυνση εταιρείας:..

....

Όνομα εξουσιοδοτημένου υπογράφοντος: ....

....

Τίτλος:..

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπογράφοντος:

....

Ημερομηνία:...

(Σφραγίδα του πλοιοκτήτη[1])

Τα ανωτέρω μέτρα έχουν εξετασθεί από (*εισάγετε το όνομα της αρμόδιας αρχής ή του δεόντως αναγνωρισμένου οργανισμού*) και, ύστερα από επιθεώρηση του πλοίου, έχουν προσδιορισθεί ότι εκπληρώνουν τους σκοπούς που αναφέρονται στο Πρότυπο Α5.1.3, παράγραφος 10 (β), σχετικά με τα μέτρα εξασφάλισης αρχικής και συνεχούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Μέρος Ι της παρούσας Δήλωσης.

Όνομα:..

Τίτλος:..

Διεύθυνση: ....

....

....

Υπογραφή:...

Ημερομηνία:...

(Σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρμόδιας αρχής, όπως αρμόζει)

---

[1] *Πλοιοκτήτης* σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το αν οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή άτομα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Βλέπε Άρθρο II (1) (ι) της Σύμβασης.

Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας

Εκδίδεται υπό των διατάξεων του Άρθρου V και του Τίτλου 5
της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006
(αναφερόμενη στο εξής ως «Σύμβαση»)
υπό την εξουσία της Κυβέρνησης της:

....
(πλήρης ονομασία του Κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούται να φέρει το πλοίο)

από ....
(πλήρης ονομασία και διεύθυνση της αρμόδιας αρχής ή του αναγνωρισμένου οργανισμού που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης)

Στοιχεία του πλοίου

Όνομα πλοίου ....

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα ....

Λιμένας νηολόγησης ....

Ημερομηνία νηολόγησης ....

Ολική χωρητικότητα [1] ....

Αριθμός ΔΝΟ (IMO) ....

Τύπος πλοίου ....

Όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη [2] ....

....

Με το παρόν πιστοποιείται, για τους σκοπούς του Προτύπου Α5.1.3, παράγραφος 7 της Σύμβασης ότι:

(α) το παρόν πλοίο έχει επιθεωρηθεί, στο βαθμό που ήταν εύλογο και πρακτικά δυνατό, για τα στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης, λαμβάνοντας υπόψη την βεβαίωση των στοιχείων υπό τα (β), (γ) και (δ) κατωτέρω,

(β) ο πλοιοκτήτης έχει αποδείξει στην αρμόδια αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό ότι το πλοίο διαθέτει επαρκείς διαδικασίες για να συμμορφώνεται με τη Σύμβαση,

---

[1] Για πλοία που καλύπτονται από το προσωρινό πρόγραμμα μέτρησης χωρητικότητας που υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ, η ολική χωρητικότητα θα είναι αυτή που περιλαμβάνεται στη στήλη ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969). Βλέπε Άρθρο ΙΙ (1) (γ) της Σύμβασης.

[2] *Πλοιοκτήτης* σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το αν οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή άτομα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Βλέπε Άρθρο ΙΙ (1) (ι) της Σύμβασης.

(γ) ο πλοίαρχος είναι εξοικειωμένος με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τις υποχρεώσεις για την εφαρμογή της, και

(δ) έχουν υποβληθεί σχετικές πληροφορίες στην αρμόδια αρχή ή αναγνωρισμένο οργανισμό για την έκδοση Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει έως .... υπό τον όρο επιθεωρήσεων σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4.

Η ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης που αναφέρεται στο περίπτωση (α) κατά τα ανωτέρω ήταν ....

Εκδόθηκε στ.... .... την ....

Υπογραφή του νόμιμα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου
που εκδίδει το προσωρινό πιστοποιητικό ....

(Σφραγίδα ή χαρτόσημο της εκδούσας αρχής, ως αρμόζει)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α5-ΙΙΙ

Γενικά πεδία που υπόκεινται σε λεπτομερή επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένο αξιωματούχο σε λιμένα Μέλους που διεξάγει επιθεώρηση Κράτους λιμένα σύμφωνα με το Πρότυπο Α5.2.1:

Ελάχιστο όριο ηλικίας

Ιατρική πιστοποίηση

Προσόντα ναυτικών

Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμισμένης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας

Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης

Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου

Ενδιαίτηση

Εγκαταστάσεις αναψυχής επί του πλοίου

Διατροφή και τροφοδοσία

Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων

Ιατρική περίθαλψη επί πλοίου

Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου

Καταβολή μισθών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β5-Ι – ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ

Βλέπε Οδηγία Β5.1.3, παράγραφος 5

Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Μέρος Ι

(Σημείωση: Η παρούσα Δήλωση πρέπει να επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας του πλοίου)

Εκδίδεται υπό την εξουσία του: **Το Υπουργείο Θαλασσίων Μεταφορών του** Χχχχχχχχχ

Λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, το ακολούθως αναφερόμενο πλοίο:

Όνομα πλοίου	Αριθμός Δ.Ν.Ο.	Ολική χωρητικότητα
Φ/Γ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ	12345	1,000

τηρείται σύμφωνα με το Πρότυπο Α5.1.3 της Σύμβασης.

Ο υπογεγραμμένος δηλώνει, εκ μέρους της ανωτέρω αναφερόμενης αρμόδιας αρχής, ότι:

(α) οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας είναι πλήρως ενσωματωμένες στις εθνικές απαιτήσεις που αναφέρονται παρακάτω,

(β) οι εθνικές αυτές απαιτήσεις περιέχονται στις εθνικές διατάξεις που αναφέρονται παρακάτω. Επεξηγήσεις σχετικά με το περιεχόμενο των διατάξεων αυτών παρέχονται όποτε είναι αναγκαίο,

(γ) οι λεπτομέρειες οποιωνδήποτε ουσιωδών ισοδυναμιών σύμφωνα με το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, παρέχονται <σύμφωνα με την αντίστοιχη εθνική απαίτηση που παρατίθεται παρακάτω> <στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω> *(διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)*,

(δ) οποιεσδήποτε εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το Τίτλο 3, δηλώνονται ρητώς στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω, και

(ε) οποιεσδήποτε ειδικές ως προς τον τύπο του πλοίου απαιτήσεις σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία αναφέρονται επίσης υπό τις σχετικές απαιτήσεις.

1. Ελάχιστο όριο ηλικίας (Κανονισμός 1.1)

Ναυτικός Νόμος Νο. 123 του 1905, όπως τροποποιήθηκε ("Νόμος"), Κεφάλαιο Χ. Ναυτικοί Κανονισμοί ("Κανονισμοί"), 2006, Κανόνες 1111 – 1222.

Τα ελάχιστα όρια ηλικίας είναι αυτά που αναφέρονται στη Σύμβαση.

«Νύχτα» σημαίνει την περίοδο από 09.00 μ.μ. έως 06.00 π.μ., εκτός εάν το Υπουργείο Θαλασσίων Μεταφορών («Υπουργείο») εγκρίνει διαφορετική περίοδο.

Παραδείγματα επικίνδυνης εργασίας που απαγορεύεται για πρόσωπα 18 ετών ή άνω αναφέρονται στο Σχέδιο Α του παρόντος. Στην περίπτωση φορτηγών πλοίων, κανένα άτομο κάτω των 18 ετών δεν μπορεί να εργάζεται στις περιοχές που σημαίνονται στο σχεδιάγραμμα του πλοίου (που πρέπει να επισυνάπτεται στην παρούσα Δήλωση) ως «επικίνδυνη περιοχή».

2. Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2)

Νόμος, Κεφάλαιο XI. Κανονισμοί, Κανόνες 1223 – 1233

Τα ιατρικά πιστοποιητικά πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης STCW, όπου εφαρμόζονται. Σε άλλες περιπτώσεις εφαρμόζονται οι απαιτήσεις STCW με οποιεσδήποτε απαραίτητες προσαρμογές.

Οι προσοντούχοι οπτικοί, που περιλαμβάνονται σε κατάλογο που εγκρίνεται από το Υπουργείο, μπορεί να εκδίδουν πιστοποιητικά σχετικά με την όραση.

Οι ιατρικές εξετάσεις ακολουθούν τις Οδηγίες Δ.Ο.Ε / Π.Ο.Υ. που αναφέρονται στην Οδηγία B1.2.1.

....

....

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Μέρος ΙΙ

Μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων

Τα ακόλουθα μέτρα έχουν ληφθεί από τον πλοιοκτήτη, που κατονομάζεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας, στο οποίο επισυνάπτεται η παρούσα Δήλωση για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων:

(Αναφέρετε παρακάτω τα μέτρα που έχουν ληφθεί για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με καθένα από τα στοιχεία του Μέρους Ι)

1. Ελάχιστο όριο ηλικίας (Κανονισμός 1.1) ☒

Η ημερομηνία γέννησης κάθε ναυτικού σημειώνεται δίπλα στο όνομά του/ της στον κατάλογο του πληρώματος.

Ο κατάλογος ελέγχεται στην αρχή κάθε πλου από τον πλοίαρχο ή τον αξιωματικό που ενεργεί εκ μέρους του/ της («αρμόδιος αξιωματικός»), ο οποίος καταχωρεί την ημερομηνία της εν λόγω εξακρίβωσης.

Κάθε ναυτικός ηλικίας κάτω των 18 ετών, λαμβάνει, κατά το χρόνο πρόσληψης, σημείωμα που του/ της απαγορεύει να εκτελεί νυκτερινή εργασία ή εργασία που αναφέρεται ειδικά ως επικίνδυνη (βλέπε Μέρος Ι, ενότητα 1, ανωτέρω) και οποιαδήποτε άλλη επικίνδυνη εργασία και απαιτεί από αυτόν/ αυτήν να συμβουλεύεται τον αρμόδιο αξιωματικό σε περίπτωση αμφιβολίας. Αντίγραφο του σημειώματος, με την υπογραφή του ναυτικού κάτω από την ένδειξη «παραλήφθηκε και αναγνώσθηκε» και ημερομηνία υπογραφής, τηρείται από τον αρμόδιο αξιωματικό.

2. Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2) ☒

Τα ιατρικά πιστοποιητικά τηρούνται ως αυστηρώς εμπιστευτικά από τον αρμόδιο αξιωματικό, μαζί με κατάλογο που συντάχθηκε υπό την ευθύνη του αρμόδιου αξιωματικού και που δηλώνει για κάθε ναυτικό επί του πλοίου: τα καθήκοντα του ναυτικού, την ημερομηνία του τρέχοντος ιατρικού πιστοποιητικού και την κατάσταση της υγείας που σημειώνεται στο σχετικό πιστοποιητικό.

Σε οποιαδήποτε περίπτωση πιθανής αμφιβολίας σχετικά με το εάν ο ναυτικός είναι ιατρικώς κατάλληλος για μια συγκεκριμένη υπηρεσία ή υπηρεσίες, ο αρμόδιος αξιωματικός συμβουλεύεται τον ιατρό του ναυτικού ή άλλο προσοντούχο ασκούντα το ιατρικό επάγγελμα και καταχωρεί περίληψη των συμπερασμάτων του ασκούντα το ιατρικό επάγγελμα , καθώς και το όνομα και το τηλέφωνό του και την ημερομηνία της συνεννόησης.

....

....

Άρθρο δεύτερο
Ορισμός

Ο αναφερόμενος στα επόμενα άρθρα όρος «Σύμβαση» περιλαμβάνει την κατά το άρθρο πρώτο κυρούμενη Σύμβαση και τα συνημμένα σε αυτή Παραρτήματα.

Άρθρο τρίτο
Έκδοση διαταγμάτων

1. Με προεδρικά διατάγματα κυρώνονται Κανονισμοί για την αναγκαία εφαρμογή των με τον παρόντα νόμο κυρουμένων κειμένων. Οι Κανονισμοί αυτοί αρχικά εγκρίνονται με υπουργικές αποφάσεις που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και μετά την πάροδο τουλάχιστον ενός έτους από την ισχύ τους κυρώνονται υποχρεωτικά, με ή χωρίς τροποποιήσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο αυτή.

2. Με Κανονισμούς της προηγούμενης παραγράφου καθορίζονται οι όροι και τα κριτήρια για την αναγνώριση οργανισμών προς παροχή υπηρεσιών σε πλοία υπό Ελληνική σημαία κατά τα οριζόμενα στη Σύμβαση και ιδιαίτερα αναφορικά με τη διαδικασία των επιθεωρήσεων, πιστοποίησης πλοίων, την εποπτεία και τον έλεγχο τον οργανισμών αυτών.

3. Αρμόδιος για την πρόταση των προεδρικών διαταγμάτων και την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων σύμφωνα με το άρθρο αυτό είναι ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου και ο κατά περίπτωση αρμόδιος Υπουργός.

Άρθρο τέταρτο
Αρμόδιες αρχές

Αρμόδιες αρχές για τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων της Σύμβασης και των Κανονισμών που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα νόμο στα πλοία, τη βεβαίωση παραβάσεων, την επιβολή κυρώσεων και τον έλεγχο καταγγελιών είναι:

(α) στο εσωτερικό οι Λιμενικές Αρχές και

(β) στο εξωτερικό, οι τοποθετημένοι στις Προξενικές Αρχές Αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής που ασκούν διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας και, σε περίπτωση που δεν υπάρχουν, οι Ελληνικές προξενικές αρχές, καθώς και

(γ) αρχές που δύναται να ορισθούν ειδικότερα με τους Κανονισμούς, που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο πέμπτο
Κυρώσεις

Οι παραβάτες των διατάξεων του παρόντος νόμου και των σε εκτέλεση αυτού εκδιδομένων προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων τιμωρούνται κατά το άρθρο 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α΄ 261) και το οποίο έχει εφαρμογή για την άσκηση προσφυγών.

Άρθρο έκτο
Τροποποιητικές διατάξεις

1. Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης κατά το άρθρο XIV αυτής κυρώνονται με νόμο.

2. Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις του Κώδικα της Σύμβασης κατά το άρθρο XV αυτής γίνονται αποδεκτές με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

Άρθρο έβδομο
Κείμενα

Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ του αγγλικού και ελληνικού κειμένου της Σύμβασης κατισχύει το αγγλικό.

Άρθρο όγδοο
Μεταβατικές διατάξεις - Ρυθμίσεις

1. Η κυρούμενη δια του παρόντος νόμου Σύμβαση αναθεωρεί σύμφωνα με το άρθρο X αυτής τις ακόλουθες Συμβάσεις:

α) «Περί αποζημιώσεως λόγω ανεργίας εις περίπτωσιν απώλειας πλοίου εκ ναυαγίου», που έχει κυρωθεί με το ν.δ. της 23.9.1925 (Α΄ 291), όπως αυτό κυρώθηκε και τροποποιήθηκε από το ν. 4004/1929 (Α΄ 77).

β) «Περί ευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς», που έχει κυρωθεί με το ν.δ. της 23.9.1925 (Α΄ 291), όπως αυτό κυρώθηκε με το ν. 4369/1929 (Α΄ 291).

γ) «Περί υποχρεωτικής ιατρικής εξετάσεως παίδων και εφήβων εργαζομένων επί των πλοίων», που έχει κυρωθεί με το ν. 4674/1930 (Α΄156).

δ) «Περί παλιννοστήσεως των ναυτικών», που έχει κυρωθεί με το ν. 1130/1981 (Α΄ 38).

ε) «Περί των υποχρεώσεων του εφοπλιστού εν περιπτώσει ασθενείας, ατυχήματος ή θανάτου των ναυτικών», που έχει κυρωθεί με τον α.ν. 366/1968 (Α΄ 88).

στ) «Περί τροφοδοσίας των πληρωμάτων», που έχει κυρωθεί με το ν. 1163/1981 (Α΄ 154).

ζ) «Περί πτυχίων μαγείρων των πλοίων», που έχει κυρωθεί με το ν. 4317/1963 (Α΄ 87).

η) «Περί ιατρικής εξέτασεως των ναυτικών», που έχει κυρωθεί με το ν. 1131/1981 (Α΄ 39).

θ) «Περί ενδιαιτήσεως των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική 1949)», που έχει κυρωθεί με το ν. 1637/1986 (Α΄ 107).

ι) «Περί ενδιαιτήσεως των πληρωμάτων των πλοίων (συμπληρωματικές διατάξεις)», που έχει κυρωθεί με το ν. 1594/1986 (Α΄ 65).

ια) «Περί προλήψεως των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών», που έχει κυρωθεί με το ν. 486/1976 (Α΄ 321).

ιβ) «Περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των Εμπορικών πλοίων», που έχει κυρωθεί με το ν. 948/1979 (Α΄ 167).

ιγ) «Πρωτόκολλο 1996 στη Σύμβαση περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των Εμπορικών πλοίων, 1976», που έχει κυρωθεί με το ν. 2974/2001 (Α΄ 293).

ιδ) «Για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων» που έχει κυρωθεί με το ν. 2974/2001 (Α΄ 293).

2. Οι διατάξεις των νόμων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και των κανονιστικών πράξεων που έχουν εκδοθεί κατ’ εξουσιοδότησή τους παραμένουν σε ισχύ εφόσον δεν τροποποιηθούν με Κανονισμούς που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

3. Η θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου δεν θίγει την εφαρμογή ειδικών διατάξεων που ρυθμίζουν θέματα χρόνου απασχόλησης προσωπικού πλοίων ειδικών κατηγοριών.

Άρθρο ένατο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της κυρουμένης Σύμβασης από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου VIII αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 19 Σεπτεμβρίου 2012

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΥΓΕΙΑΣ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 19 Σεπτεμβρίου 2012

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΡΟΥΠΑΚΙΩΤΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: τηλ.: 210 8220885.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: http://www.et.gr - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30

01001792009120204

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004